

iAuto

Numer 149, listopad 2020





Zmiany w prawie - 3

Nowocześnie, wygodnie, ale z problemami - 4

Jeep też stawia na hybrydy - 8

Z Formuły 1 na drogi - 11

Specjaliści Euro NCAP ... - 15

Polski Fiat 125 Coupe - 18

Wycieczka do muzeum - 24

Dziennikarze nagrodzeni - 28

Zaczyna być nerwowo - 30

Muzeum stworzone z pasji - 32

Nie tak miało być - 40

Mistrzostwa jednego toru - 42

Dakar 2021 - 48

Wyścigi za Oceanem - 50

Kalejdoskop - 51

iAuto
miesięcznik

Wydawca

Fundacja Promocji m. st. Warszawy
Bonifraterska 6/lok 18, 00-213 Warszawa
redakcja@prowarszawa.pl

Redaktor Naczelny
Mirosław Rutkowski
iauto@prowarszawa.pl

Redaguje zespół

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za
treść reklam
Teksty i fotografie są chronione prawami
autorskimi

OD REDAKCJI

Czyżby szykowała się gruba afera z udziałem czołowych producentów samochodów? Pewnie tak, dziwne

tylko, że dopiero teraz. Draka dotyczy dużych aut hybrydowych z możliwością ładowania z gniazdka. Dwa raporty wskazują na to, że SUV-y z napędem hybrydowym wcale nie są eko.

Brytyjska firma badawcza Emissions Analytics na zlecenie Transport & Environment (Europejska Federacja Transportu i Środowiska) sprawdziła wielkość emisji CO₂ przez Mitsubishi Outlander, BMW X5 i Volvo XC60. Wyszło, że jest ona większa o 28 do 89% wartości deklarowanych. Najgorsze wyniki stwierdzono w czasie jazdy autostradowej z jednoczesnym ładowaniem akumulatorów.

W tym samym czasie portal motoryzacja.interia przynosi informacje, że Deutsche Umwelthilfe (DUH - organizacja zajmująca się ochroną środowiska i konsumentów), wykazuje, że ładowane z gniazdka auta hybrydowe szkodzą środowisku w zdecydowanie większym stopniu niż zwykłe hybrydy, a nawet samochody z silnikami wysokoprężnymi. Przywoływane są też testy Auto Bildu, które wykazały znaczne przekroczenie deklarowanej emisji CO₂ w samochodach Mercedes GLE 350e 4Matic, Volvo V60 Recharge T8 i Peugeot 508 SW Hybrid.

Ogromne różnice między wartościami deklarowanymi przez producentów, a uzyskanymi w testach wynikają z różnej metody badania. Jedni prowadzą je tak, aby były najkorzystniejsze, organizacje konsumenckie – wręcz przeciwnie. Utrzymanie parametrów zużycia paliwa (czyli też emisji spalin) deklarowanych przez producentów, od lat jest w normalnej eksploatacji niemożliwe, zwłaszcza gdy trzeba przejechać kilkaset kilometrów po autostradach. Natomiast można hybrydą jeździć z zerową emisją – pod warunkiem, że tylko na baterii, bez potrzeby włączania silnika spalinowego. Czyli do 50 kilometrów jazdy, a potem ładowanie akumulatora...

A czy to nie jest tak, że jedne układy hybrydowe są lepsze niż inne układy hybrydowe? Może tu chodzi o morderczą walkę o przetrwanie na rynku i za chwilę okaże się, że są rozwiązania spełniające deklarowane normy również w testach niezależnych firm?

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski





MIROSŁAW RUTKOWSKI

Od trzech lat liczba ofiar na polskich drogach rośnie. Pewną poprawę przyniosły ograniczenia epidemiczne, wypadków jest mniej. Ale to nie oznacza, że jest dobrze. Dla przykładu ostatnie dwa tygodnie to niemal 800 wypadków i 100 ofiar śmiertelnych.

Rząd, korzystając ze wsparcia specjalistów Instytutu Transportu Samochodowego i Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, przyjął proponowane przez resort infrastruktury zmiany w Prawie o ruchu drogowym.

Po zmianach kierujący pojazdem w rejonie przejścia dla pieszych będzie miał obowiązek nie tylko ustąpić pierwszeństwa pieszemu na przejściu, ale ma obserwować pobocza tak, aby stworzyć możliwości bezpiecznego przejścia przez jezdnię dla pieszych, którzy na nie chcą wejść. Z kolei piesi będą mieli obowiązek zachowania szczególnej ostrożności, polegający na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie. Wprowadzony ma

być też zakaz używania telefonów komórkowych. Dopuszczalna maksymalna prędkość w obszarze zabudowanym zostanie ujednolicona, niezależnie od pory dnia.

Projekt przewiduje zobowiązanie kierowców do zachowania na autostradach i drogach ekspresowych bezpiecznej odległości między pojazdami. Jest to połowa aktualnej prędkości w metrach.. Kierowca jadący 100 km/h będzie więc musiał jechać 50 m za poprzedzającym samochodem, 120 km/h - 60 m, 140 km/h - 70 m. Nakaz ten nie będzie dotyczył manewru wyprzedzania.

Proponowane zmiany w prawie zaczną obowiązywać po przyjęciu ich przez Sejm, następnie Senat, podpisaniu przez prezydenta i opublikowaniu.

Nowocześnie, wygodnie, ale z problemami

Nissan LEAF ePlus/e+ 62 kWh

TEKST I ZDJĘCIA: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC

W elektrycznym LEAF-e jeżdżąc po mieście lub na krótkie wycieczki czułam się nowocześnie i komfortowo. Ale były też dłuższe podróże, w trakcie których obiecałam sobie, że już nigdy i już nigdzie elektrykiem się nie wybiorę.

Japoński producent od lat wsłuchiwał się w uwagi użytkowników pierwszej generacji LEAF-a i zgodnie z ich oczekiwaniami wiele błędów młodości naprawiono. Wydłużony zasięg, pakiet innowacyjnych technologii oraz atrakcyjny design sprawia, że elektryczny LEAF po raz kolejny wyznacza trendy w segmencie pojazdów

zeroemisyjnych, choć coraz częściej czuje oddech konkurencji na plecach.

LEAF wygląda dobrze – nowocześnie i oryginalnie, ma zgrabne i dynamiczne linie. Charakterystyczne reflektory w kształcie bumerangu, przód z motywem litery V, a także niebieskie detale, takie jak



osłona wlotu powietrza czy listwa na tylnym zde-
rzaku, podkreślają bezemisyjny charakter pojazdu.
No i od niedawna zielone tablice, które dają użyt-
kownikowi takiego samochodu wiele uprawnień.
Można nim wjechać na buspas, a także w miejsca,
gdzie samochody z tradycyjnym napędem nie mają
wjazdu, parkowanie w mieście jest bezpłatne. Auto
mnie zachwyca wyważonymi proporcjami, a takie
dodatki, jak czarny dach i wstawki w tylnej części
nadwozia oraz chromowane elementy powodują,
że wzbudza zainteresowanie innych użytkowni-
ków dróg. Dostępny jest w kilku kolorach karoserii,
ale mnie najbardziej podoba się w kolorze białym
perłowym z czarnym dachem. Klapka z gniazdami
ładowania znajduje się z przodu nad logiem Nis-
sana (w poprzedniej generacji znajdowało się ono
pod przednim emblematem).

Drzwi otwierają się wyjątkowo szeroko i...wsia-
dam do wnętrza. W kokpicie jest przestrzenie,
jasno, wokół sporo miejsca, również na tylnych
siedzeniach. Przyciąga uwagę centralnie umiesz-
czony mały joystick zmiany biegów. Do dyspozycji
kierowcy jest czytelny analogowy prędkościomierz
i ekran, który informuje o stanie załadowania bate-

rii i przepływie prądu. 7-calowy, dotykowy ekran
jest prosty i jasny w obsłudze. Czarne, fortepianowe
wstawki, chromowane elementy i niebieskie pod-
świetlenie oraz jasna, skórzana tapicerka sprawiają
bardzo dobre wrażenie. Przedni panel w formie
„szybującego skrzydła” oraz intensywnie niebie-
skie przeszycia na fotelach, desce rozdzielczej i kie-
rownicy uspokajają kierowcę i podkreślają wysoką
jakość wykonania. W aucie jest także praktycznie,
bo schowków różnego rodzaju nie brakuje, a prze-
myślane zagospodarowanie przestrzeni zapewnia
optymalną funkcjonalność. Bagażnik o pojemno-
ści 435 litrów i składana tylna kanapa, dzielona
w proporcjach 60/40, zapewniają spore możliwości
przewożenia bagażu. Leaf nadaje się również jako
auto rodzinne, sprawdziłam: 2 osoby plus dziecko
w foteliku, a w bagażniku wózek i jeszcze sporo
drobiazgów. Było wygodnie i komfortowo.

Nie ma u nas nie ma przyszłości dla elektromo-
bilności - twierdzili wszyscy, którym opowiadałam
czym jeżdżę. No i częściowo mają rację. Użytkując
LEAF-a przez tydzień w Krakowie mam o nim jak
najlepsze zdanie. To super auto. W mieście łado-
wanie elektrycznego samochodu to coraz mniej- ➔➔



szy problem. Idę na zakupy do galerii czy do kina i sprawa załatwiona. Mnie pełne naładowanie wystarczyło na prawie tydzień „kręcenia” się po mieście. Podczas jazdy używałam ogrzewania, radia i wszelkich innych udogodnień. Ładowanie akumulatorów „do pełna” z tradycyjnego, domowego gniazdka, trwa długo, bo dobę i dłużej, natomiast szybka ładowarka 50 kW naładuje auto do 80 % w 50-60 minut. Nissan dba o nabywców aut elektrycznych m. in. współpracując z firmą GreenWay



Polska, która do końca 2020 roku planuje budowę kilkuset punktów szybkiego ładowania wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych.

Na trasie było już znacznie gorzej. Zdecydowanie twierdzę, że elektryczny LEAF nie jest autem, które ma służyć dalekim podróżom. Wersja z większym akumulatorem (e+) sprawdzi się lepiej, ale ja jednak wolę samochód z napędem konwencjonalnym lub hybrydowym, taki, który można zatankować w kilka minut na stacji benzynowej. I tak, na trasie Warszawa – Kraków (S7) znajduje się jedna stacja szybkiego ładowania. Owszem podróżując w dzień można podjechać do dilerów, warsztatu i tam na ogół traktują nas życzliwie i mamy możliwość doładowania samochodu. Ale wyobraźmy sobie późny wieczór, deszcz, zimno, a ja orientuję się, że prądu ubywa w oczach mimo, że nie przekraczam 90 km/h. Jechałam z wyłączonym radiem, klimatyzacją, z rzadka włączałam wycieraczki i z coraz mniejszą prędkością. A i tak nie miałam pewności, że dojadę do domu. A to zaledwie 330 km.

Wreszcie, uff, dojechałam, ale dosłownie na ostatniej „iskierce”. Kosztowało mnie to sporo nerwów. Ładowanie z domowego gniazdka prawie do pełna trwało 28 godzin. Poza tym, wybierając się w trasę nawet w dzień, trzeba założyć, że podróż będzie trwała znacznie dłużej niż autem z napędem tra-



dycyjnym lub hybrydowym, bo szybkie ładowanie trwa około godziny, ale jeżeli ładowarka pod którą podjedziemy jest zajęta, (a zawsze jest tylko jedna), to podróż może się przedłużyć nawet o kilka godzin.

Sercem LEAF-a jest laminowany akumulator litowo-jonowy o pojemności 62 kWh. Silnik ma 217 KM mocy i przyspieszenie (katalogowe) do setki w 6,9 sekundy. To świetny wynik jak na rodzinne, eko auto (nawet jeżeli w moim odczuciu jest to około 7,5 sek. do setki). Pojemność akumulatora została w tej wersji zwiększona z 40 do 62 kWh, a deklarowany zasięg wzrósł z 270 do 378 km (według NEDC).

Nissan LEAF jest wyposażony w zaawansowany system wspomagający kierowcę ProPilot, system autonomicznego parkowania ProPilot Park, a także w 12 czujników i 4 kamery. Z technologii można również korzystać podczas jazdy w korku. Co istotne, samochód nie ruszy z miejsca, nawet jeżeli kierowca zdejmie stopę z pedału hamulca, dopóki nie zostanie wznowiony ruch. Jak tylko to nastąpi, pojazd ruszy automatycznie. ProPilot Park to funkcja automatycznego parkowania praktycznie bez udziału kierowcy. System potrafi parkować zarówno równolegle, jak i prostopadle (przodem i tyłem) – wystarczy, że wybierzemy jedną z dostępnych opcji.

Bardzo spodobał mi się system e-Pedal, który umożliwia ruszanie, przyspieszanie, zmniejszanie prędkości lub zatrzymywanie wyłącznie poprzez regulowanie nacisku na pedał przyspieszania. Wystarczy zwolnić pedał przyspieszenia, aby samochód płynnie wytracił prędkość, a następnie zatrzymał się i nie ruszył z miejsca, nawet na wzniesieniu, bez konieczności naciskania pedału hamulca. W rezultacie technologia e-Pedal eliminuje konieczność ciągłego przenoszenia stopy z pedału przyspieszenia na hamulec w celu zmniejszenia prędkości lub zatrzymania pojazdu. Luz i relaks podczas prowadzenia pojazdu. Super. Jeśli chodzi o bezpieczeństwo, LEAF już w wersji podstawowej jest standardowo wyposażony w sześć poduszek powietrznych (przednie, boczne i kurtynowe), mocowania Isofix, system zapobiegający blokowaniu kół przy hamowaniu (ABS), elektryczny rozdział siły hamowania (EBD), wspomaganie hamowania (BA) oraz system wspomaganie ruszania pod górę (HSA). Jest także rozpoznawanie znaków drogowych oraz ostrzeżenie

Bardzo spodobał mi się system e-Pedal, który umożliwia ruszanie, przyspieszanie, zmniejszanie prędkości lub zatrzymywanie wyłącznie poprzez regulowanie nacisku na pedał przyspieszania.

o pojeździe w martwym polu, a także inteligentny system hamowania awaryjnego z rozpoznawaniem pieszych i rowerzystów.

W bazowej, ale bogato wyposażonej wersji LEAF e+ kosztuje ponad 195 tys. zł, a odmiana, która trafiła do mnie, jest dostępna od 200 tys. zł. A konkurencja jest spora. Do miasta nadają się doskonale Renault Zoe czy Peugeot e-208 i są znacznie tańsze, a zasięgi mają porównywalne do Nissana z bateriami 40 kWh. Jeżeli upieramy się, aby pokonywać dalsze trasy samochodami elektrycznymi to możemy wybrać elektrycznego Hyundaię Konę czy Volkswagena ID.3. ■



Jeep też stawia na hybrydy

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Renegade 4xe i Compass 4xe to pierwsze zelektryfikowane modele Jeepa. Oba SUV-y Jeepa 4xe z napędem hybrydowym plug-in mają być pionierami „zielonej” rewolucji marki.

Modele 4xe mogą być w 100 procentach elektryczne. Akumulator 11,4 kWh z silnikiem elektrycznym o mocy 60 KM ma, według producenta, zapewnić średni zasięg 50 kilometrów. 4xe oznacza zwiększone osiągi (moc do 240 KM), maksymalną prędkość 130 km/h w trybie

elektrycznym, a w trybie hybrydowym 200 km/h. Oba modele Renegade i Compass są dostępne w Polsce, te z napędem hybrydowym plug-in oznaczone są symbolem 4xe.

Nadwozia nowych Jeepa 4xe wyróżniają się niebieską kolorystyką na przednim emblemacie „Jeep” →→

oraz na emblematkach „4x4” i „Jeep” z tyłu. Akcenty koloru niebieskiego zdobią również emblematy boczne z nazwami Renegade i Compass, natomiast port ładowania umieszczony jest pod pokrywą znajdującą się na lewym tylnym błotniku samochodu.

Niewielki silnik dzięki turbosprężarce generuje 130 lub 180 KM, a wsparty przez silnik elektryczny daje łącznie 190 KM (wersja Limited) lub 240 KM (wersje Trailhawk i S).

Wewnątrz kabiny pasażerskiej znalazł się 7-calowy, kolorowy wyświetlacz TFT oraz system multimedialny Uconnect NAV z ekranem dotykowym 8,4”, kompatybilny z Apple CarPlay, Android Auto i Radio DAB. Oba wyświetlają informacje dotyczące trybu jazdy i wykorzystywania energii.

Modele 4x4 wyposażone są w sześciostopniową, automatyczną skrzynię biegów, unowocześnione



sterowanie systemem zarządzania trakcją Selec-Terrain z trybami jazdy - Auto, Snow, Mud & Sand oraz Rock - w tym nowego trybu Sport. Ten ostatni, dostępny wyłącznie w modelach Renegade i Com- →→





pass 4xe zapewnia lepszą reakcję przepustnicy i układu kierowniczego. Zarówno Renegade 4xe, jak i Compass 4xe są wyposażone w 1,3-litrowy silnik benzynowy z przodu oraz silnik elektryczny

umieszczony między kołami tylnymi. Akumulator można ładować podczas jazdy lub zewnętrznie z gniazdka elektrycznego. Niewielki silnik dzięki turbosprężarce generuje moc 130 KM lub 180 KM, a wsparty 60 KM wytwarzanymi przez silnik elektryczny daje łącznie 190 KM (wersja Limited) lub 240 KM (wersje Trailhawk i S).

Gama nowego Jeepa Renegade`a 4xe i Jeepa Compassa 4xe obejmuje trzy poziomy wyposażenia - „Limited”, „S” i „Trailhawk”. Czarne akcenty „black

wizard” pojawiają się na nawiewach powietrza, głośnikach i w środkowej części deski rozdzielczej w wersji Limited i S, natomiast w wersji Trailhawk deska rozdzielcza ma akcenty w kolorze Ruby Red. Dostępna jest szeroka gama opcji personalizacji, nawet z 18 różnymi konfiguracjami kolorów w przypadku Renegade`a i 22 w przypadku Compassa. Samochody do tanich nie należą, ceny Renegade zaczynają się od 170 tysięcy, Compass jest kilkanaście tysięcy droższy. ■



Z Formuły 1 na drogi

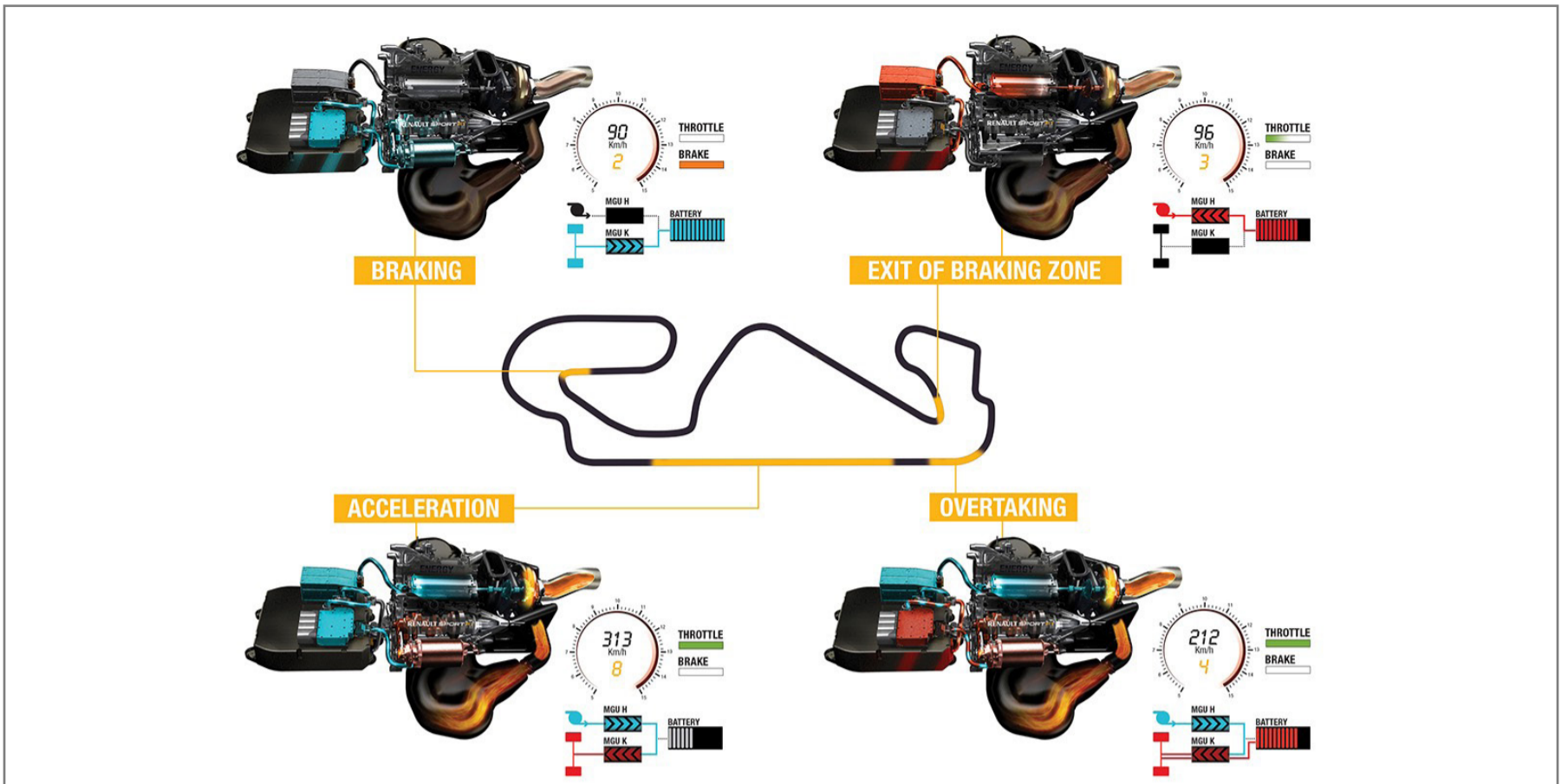
TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Zmiany w motoryzacji to jak zbyt szybkie wejście w zakręt, który niepodziwianie się zacieśnia. A do tego nawierzchnia okazuje się miejscami zalodzona. Nie ma cudów, samochód musi wylecieć z drogi. Czy to samo stanie się z motoryzacją?

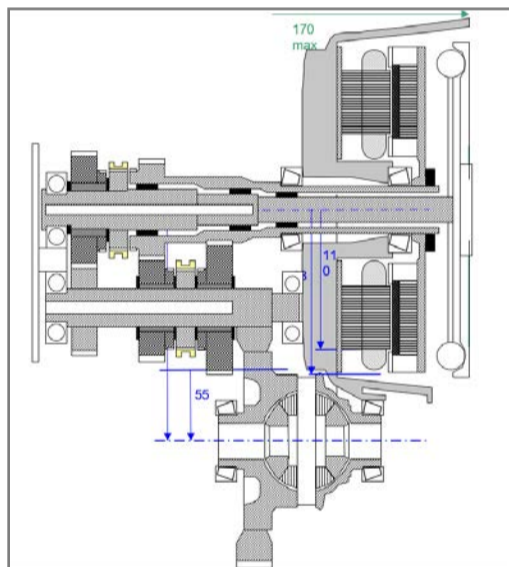


Chwalebne i konieczne ograniczanie emisji związków siarki, azotu czy dwutlenku węgla ma chronić powietrze miast i ograniczać tempo ocieplania klimatu. Za jednego z większych trucicieli uznano samochód, wobec tego od wielu lat wprowadzane są normy emisji spalin i przepisy wymuszające zmniejszenie zużycia paliwa. Nieco inne w Ameryce, nieco inne w Europie, jeszcze inne w Azji. W Europie skala restryk-

cji spowodowała, że klasyczne silniki spalinowe, zwłaszcza duże, tych norm spełnić obecnie nie mogą. Skutek jest taki, że producenci albo muszą wycofać z produkcji przynajmniej część modeli, albo godzić się z karami za niespełnianie norm, albo obudować silnik skomplikowanym i kosztownym osprzętem. Skutki są różne, Infiniti uciekło z Europy, Mercedes wygasza AMG, jeszcze nie wiadomo co z serią RS w Audi czy M w BMW. Jednocześnie te marki →→

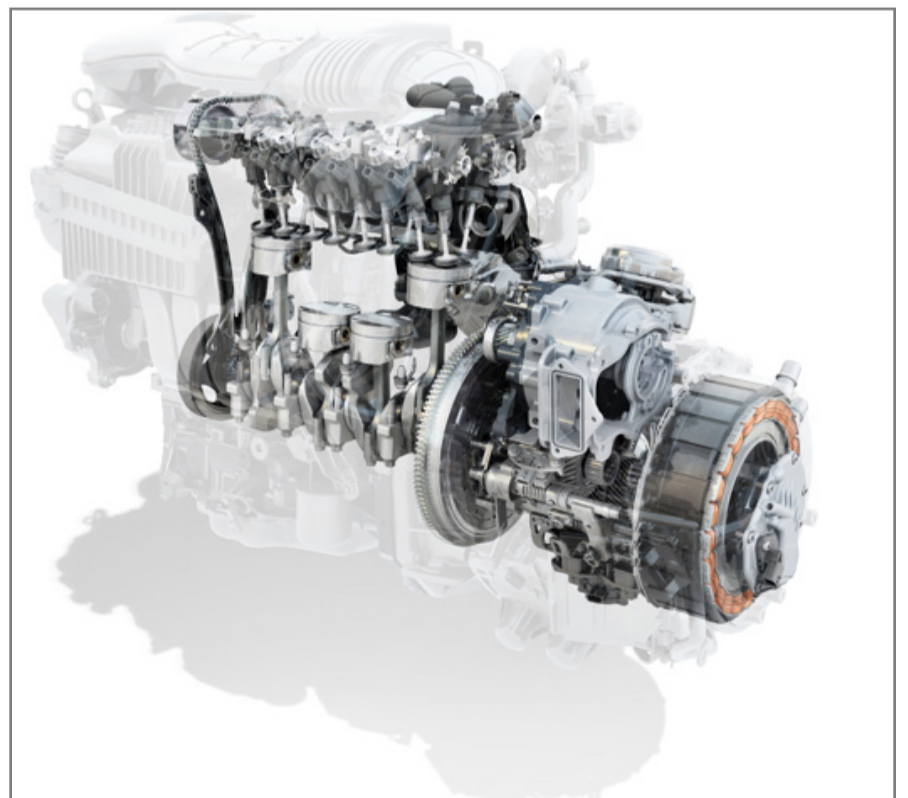


wprowadzają modele z napędem nisko- lub bez-emisyjnym. Zresztą wszystkie marki, jedne wcześniej, inne nieco później wszystkie swoje modele przestawiają na napęd już to hybrydowy, już to wyłącznie elektryczny. Oczywiście nie staje się to z dnia na dzień, ani z miesiąca na miesiąc. Prace projektowe trwają od lat, inżynierowie czerpią inspiracje z najróżniejszych źródeł,



podglądają konkurencję, szukają nowych materiałów lub wykorzystują opracowane dla sportu konstrukcje.

Fascynująca jest kreatywność ludzi motoryzacji która, zresztą nie tylko w tej branży, jest potwierdzeniem tego, że człowiek jest przede wszystkim twórcą. Ta refleksja nasunęła mi się przy okazji spotkania z samochodami Renault. →→

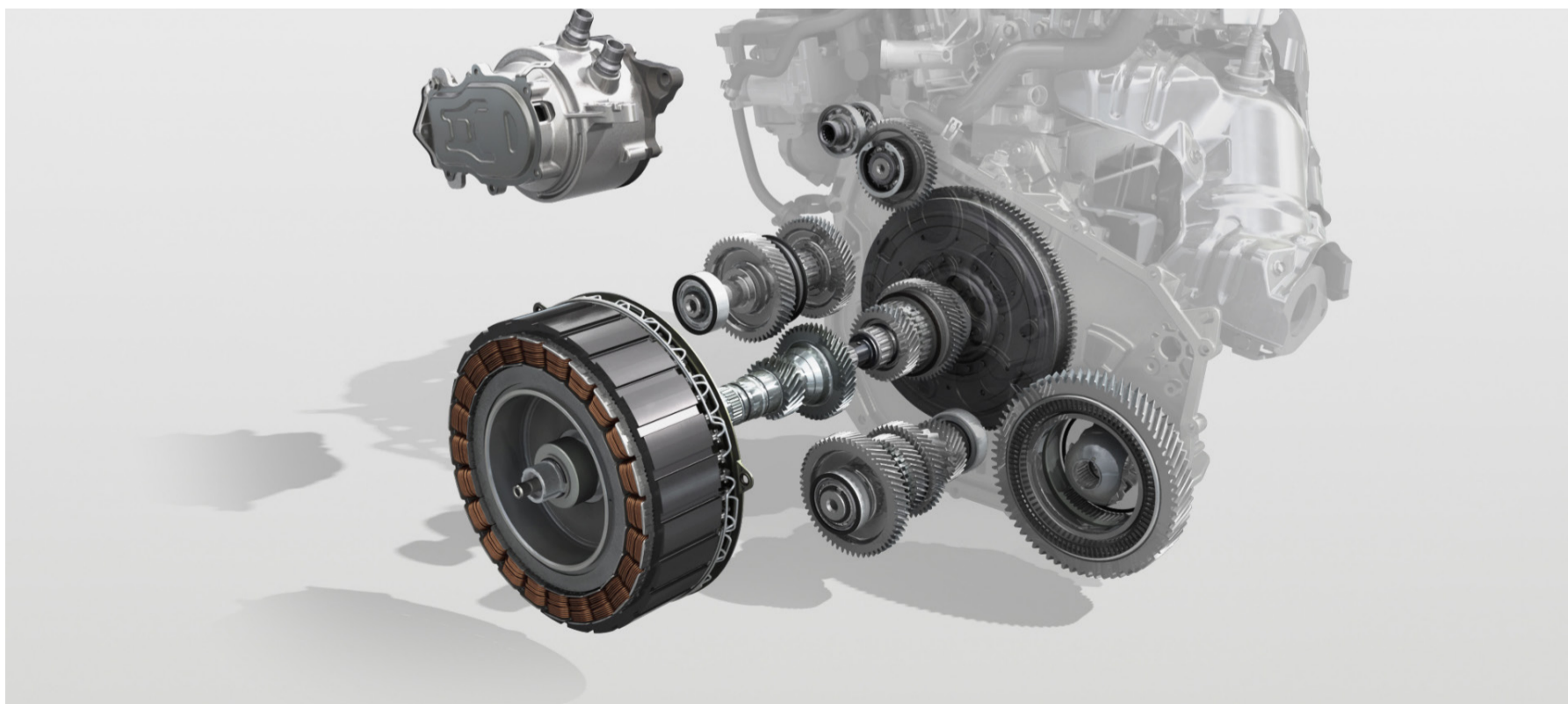




Firma od lat, wspólnie z Nissanem, poszerza ofertę samochodów bezemisyjnych. W tym roku w ofercie pojawiły się samochody, w których napęd hybrydowy ma rodowód najlepszy z możliwych – wywodzi się z Formuły 1.

Gamę Renault E-TECH Hybrid i Plug-in Hybrid tworzą trzy modele: Clio (E-TECH Hybrid - hybryda pełna o mocy 140 KM), Captur i Megane Grandtour (E-TECH Plug-in Hybrid - hybryda ładowana 160 KM).

Napęd E-TECH w wersji hybrydowej lub hybrydowej plug-in został opracowany i opatentowany przez dział konstrukcyjny Renault i pochodzi z modelu koncepcyjnego EOLAB, który był pokazywany na Międzynarodowym Salonie Samochodowym w Paryżu w 2014 roku. W trakcie prac rozwojowych nowa technologia była testowana przede wszystkim pod kątem niezawodności i trwałości. Technologia E-TECH Hybrid składa się ze specjalnie zmodyfikowanego silnika benzynowego 1,6 l nowej generacji, dwóch silników elektrycznych (jeden do napędu, →→





a drugi to wysokonapięciowy rozrusznik i generator) oraz wielotrybowej skrzyni biegów Multi-mode (MMT) ze sprzęgłem kłowym. Cały układ zapewnia optymalną, płynną zmianę przełożeń zgodnie z algorytmem maksymalnej sprawności energetycznej. W projektowaniu zespół inżynierów korzystał z doświadczeń stajni Renault F1 Team.

Ruszanie z miejsca w trybie elektrycznym pozwala dynamicznie przyspieszać – od początku dostępny jest maksymalny moment obrotowy. Zespół napędowy E-TECH steruje pracą silników i stopniem ich wykorzystania w zależności od potrzeb w zakresie przyspieszania i mocy oraz możliwości doładowywania akumulatora trakcyjnego. Zarządzanie odbywa się na podstawie 15 możliwych kombinacji pracy poszczególnych silników oraz w zależności od włączonego biegu. Bardzo zaawansowany system odzyskiwania energii pozwala oczekiwać wyraźnie mniejszego apetytu na paliwo, a także większej trwałości układu hamulcowego.

Jak te samochody sprawdzają się w praktyce? Wrażenia z jazdy są bardziej niż pozytywne. Własności

jezdne i komfort jazdy nie różnią się zauważalnie od tego, co oferują bliźniacze modele z napędem klasycznym. Dynamika jazdy jest satysfakcjonująca, kierowcy nie grozi bycie zawałidrogą, na pokładzie jest wyraźnie ciszej, niż w samochodach z klasycznym napędem spalinowym a na ekranie widać przepływ energii i wykorzystanie trybów jazdy i rodzaju napędu. To ostatnie może skutecznie odwracać uwagę kierowcy od tego, co dzieje się na drodze, ale trudno uznać to za błąd projektantów samochodu. O układach elektronicznych wspomagających kierowcę nie ma co się rozpisywać, to obecnie standard, podobnie jak audio czy nawigacja. Do ergonomii nie ma się o co przyczepić, fotele również odpowiadają moim oczekiwaniom.

I chociaż jestem przekonany, że elektryczność w motoryzacji jest ślepą uliczką, która za kilka, kilkanaście lat doprowadzi do ściany, to przecież nie mogę wyjść z podziwu dla kunsztu inżynierów i projektantów, którzy tworzą współczesne, niezwykle skomplikowane, a zarazem piękne w swej technicznej formie układy napędowe. Hybrydy w Clio czy w Megane są tego świetnym przykładem. ■

Specjaliści EuroNCAP rozbili kolejne auta



TEKST: MACIEJ RZOŃCA, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Zanim przejdę do wyników tych konkretnych testów, proponuję małe wprowadzenie, po którym na te wyniki pozostanie już właściwie niewiele miejsca. Inaczej mówiąc (pisząc) jest to tylko pretekst, by napisać o tym ,jak rozwijał się pomysł (standaryzowanej) demolki nowych samochodów...

W latach 70-tych XX wieku przy wsparciu kilku europejskich rządów (oczywiście tych bardziej zachodnich krajów) wspierało – także finansowo - Europejski Komitet ds. Pojazdów Doświadczalnych (EEVC), który oceniał różne aspekty bezpieczeństwa samochodów. Jednak dopiero dwie dekady później opracowano pełnoskalowe procedury testów zderzeniowych mierzących

skutki zderzeń czołowych i bocznych. Nie zmieniało to faktu, że koncerny motoryzacyjne na wszelkie sposoby sprzeciwiały się propozycjom przyjęcia do prawodawstwa europejskiego testów opracowanych przez EEVC, a przede wszystkim zaleceń płynących z tych testów.

W czerwcu 1994 roku brytyjski Departament Transportu rozważał utworzenie NCAP (New Car →→



Assessment Programme), oparty na procedurach wypracowanych przez EEVC, ale bardziej wszechstronny. W kolejnym roku zainteresowani rozszerzeniem programu testów spotkali się w Komisji Europejskiej, a w 1996 roku do inicjatywy Brytyjczyków przyłączył się Szwedzki Krajowy Zarząd Dróg (SNRA), ale przede wszystkim FIA. W ten sposób powstała (niezależna i niedochodowa) organizacja Euro NCAP.

Od początku Euro NCAP ustawiło bardzo wysoką poprzeczkę dotyczącą bezpieczeństwa osób wewnątrz samochodu oraz pieszego. Właściwie żaden oferowany wówczas samochód nie spełniał tych kryteriów (wówczas cztery gwiazdki), co spotkało się z wielką krytyką ze strony producentów aut, którzy zarzucali zbyt wysokie wymagania w tym względzie stawiane pojazdom. Jeszcze niedawno koncerny – ze względu na kryzys paliwowy lat 70-tych – musiały szybko przestawiać się na produkcję mniejszych, a przede wszystkim bardziej oszczędnych pojaz-

dów. Trzeba było przeprojektować praktycznie całą gamę modelowe, co pociągało za sobą ogromne koszty. Ledwo to uczyniono, to zaczęły się naciski na poprawienie kwestii bezpieczeństwa...

Pierwsze wyniki testów przedstawiono w lutym 1997 roku. Spotkały się one z dużym zainteresowaniem mediów, tym większym, im więcej było negatywnych zdań na ten temat przedstawiciele koncernów. Pierwszym samochodem, który spełnił surowe kryteria Euro NCAP w zakresie ochrony pasażerów stało się w lipcu 1997 roku Volvo S40.

W 1999 roku siedziba Euro NCAP przeniosła się z Wlk. Brytanii do Brukseli, czyli bliżej oficjalnych struktur UE. W następnych latach pracę Euro NCAP wsparły oficjalnie kolejne rządy oraz organizacje (np. ADAC), a wyniki testów (choć rzadko się zdarza, by rzeczywiste wypadki drogowe idealnie naśladowały testowe zderzenia) zaczęły realnie wpływać na nowo projektowane samochody. →→

Tak bardzo, że Euro NCAP na początku XXI wieku podniosło wymogi (piąta gwiazdka), której pierwszym laureatem za ochronę pasażerów w 2001 roku stała się Renault Laguna II.

Z testami Euro NCAP (oraz werdyktami) pogodzili się w końcu producenci samochodów. W rezultacie, od wielu lat równoległym priorytetem w projektowaniu nowych modeli stało się – obok spalania i emisji spalin – bezpieczeństwo: kierowcy, pasażerów i dzieci na pokładzie oraz pieszych, a ostatnio nawet rowerzystów. Presja w tej dziedzinie przyniosła efekt. Podobne do Euro NCAP niezależne organizacje testujące bezpieczeństwo samochodów działają także w USA (NHTSA oraz IIHS) oraz Azji. Projektanci ciężarówek też dbają, by zderzaki były na odpowiedniej (dla samochodów osobowych) wysokości. Mamy więc do dyspozycji coraz bardziej bezpieczne samochody, ale też coraz bardziej istnieje (moja na pewno) obawa, że może to sprzyjać zbyt niemu zaufaniu kierowcy w cudowne moce współczesnych pojazdów (strefy zgniotu, liczne poduszki powietrzne, ale też np. ABS, BAS, EBD, ESP, asystent tego i owego, czujnik tego i owego)...

Wyniki testów Euro NCAP stały się więc z jednej strony „kijem”, ale też „marchewką”, gdy producenci zaczęli dostrzegać wartość marketingową samochodów osiągających najlepsze wyniki. W każdym razie, blisko już 25-letnia działalność tej organizacji niewątpliwie przyczyniła się do znacznej poprawy bezpieczeństwa wszystkich użytkowników ruchu drogowego, a badania rozszerzane są na kolejne aspekty i należy przyjąć, że najbardziej bezpieczne, najwyżej ocenione auta sprzed dwóch dekad według aktualnie stosowanych kryteriów oceny nie miałyby szansy na zdobycie pięciu gwiazdek.

Wśród ostatnio testowanych przez Euro NCAP znalazł się Volkswagen ID 3 oraz Toyota Yaris. Oba pojazdy otrzymały maksimum, czyli po pięć gwiazdek. Niemal identycznie oceniono ochronę kierowcy (odpowiednio 87 oraz 86 procent możliwych do uzyskania punktów), dużo większą rozbieżność uzyskano przy ochronie pasażera (89 oraz 81 proc), z kolei Toyota lepiej chroni pieszych (71 oraz 78 proc), a bardzo podobnie oceniono systemy wspomagające bezpieczeństwo (88 oraz 85 proc). ■



Polski Fiat 125p coupe



TEKST: TOMASZ SZCZEBICKI, ZDJĘCIA: ARCHIWUM

Rozpoczęcie produkcji Polskiego Fiata 125p, jesienią 1967 roku, dało naszym konstruktorom doskonałą bazę do tworzenia nowych wersji pochodnych. Na efekty prac nie trzeba było długo czekać. Od początku lat 70. zaczęły licznie pojawiać się nowe wersje. Niektóre, jak kombi, sanitarka czy pick-up, zostały wdrożone do produkcji seryjnej. Większość pozostała jednak tylko w stadium prototypów lub krótkich serii informacyjnych.

Wiosna 1971 roku powstał Polski Fiat 125p coupe. Niebawem został zaprezentowany na łamach tygodnika „Motor” i poddany testom drogowym. Ten niewątpliwie ładny samochód wyposażony był w standardowy silnik FSO 1500 tylko nieco podrasowany, co zapew-

niło mu moc maksymalną 90 KM przy 6500 obr/min. Wzrost mocy osiągnięto przez zastosowanie nowego kolektora dolotowego i dwóch gaźników. W układzie przeniesienia napędu zastosowano standardową skrzynię biegów i most napędowy o niezmiennych przełożeniach przekładni głównej. Koła miały rozmiar 13 cali (opony 185/70). →→



Rozstaw osi wynosił 2505 mm, rozstaw kół przednich – 1315 mm, rozstaw kół tylnych – 1291 mm. Wymiary Polskiego Fata 125p coupe wynosiły: długość 4300 mm, szerokość 1780 mm, wysokość 1320 mm. Pojazd w stanie gotowym do jazdy ważył 990 kg i rozpędzał się do 170 km/h. Na ówczesne czasy były to parametry na średnim europejskim poziomie dla seryjnych aut tej klasy.

Nadwozie tego samochodu, zaprojektowane przez Zdzisława Wattsona z FSO, wykonano w całości z żywicy poliestrowej wzmocnionej włóknem szklanym. Było ono stosunkowo niskie, bo osoby o wzroście 180 cm siedząc na przednich fotelach dotykały głową dachu. Jednym z wniosków, z pierwszej próby, było podwyższenie dachu o kilka centymetrów. Obserwatorzy zauważyli ciekawą

cechę tego pojazdu – jego uniwersalność. Było to auto o linii sportowej, ale mogło nim podróżować wygodnie 4 osoby a bagażnik był imponujących rozmiarów.

Polski Fiat 125p coupe był bardzo ciekawym prototypowym studium, jednak koszty uruchomienia produkcji tego pojazdu były zbyt duże, co przekreślało szanse tego pojazdu na produkcję seryjną. ■



Pucu, pucu, glancu, glancu

Dawno temu, kiedy samochodem był marzeniem, a do jego spełnienia niezbędne było potwierdzenie prawa do nabycia auta, swoistą tradycją nielicznych szczęściarzy było cotygodniowe pieszczenie lakieru. Na ten przykład Syrenka była poddawana gładzeniu, pucowaniu i głaskaniu, które nie tyle miało doprowadzić lakier do połysku, ile dowodzić wielkiej dumy i szczęścia z faktu jej posiadania.

Dziś ta zabawna praktyka odeszła w niepamięć, Syrenka stała się przedmiotem kultu z całkiem innego powodu, a kierowcy doprowadzanie samochodu do porządku powierzają fachowcom. Samodzielna obsługa powłok lakierniczych najczęściej ogranicza się do myjni. Warto, od czasu do czasu, zająć się wnętrzem i zewnętrzem pojazdu, po to, aby wiedzieć gdzie i jakie defekty się pojawiają (lub pojawić mogą), traktując czas spędzony przy samochodzie jako relaks i oderwanie od codzienności. A przede wszystkim po to, aby jeździć czystym i dobrze wyglądającym samochodem. Wszak wygląd samochodu świadczy o właścicielu; nawet najdroższy samochód zaniedbany, brudny i porysowany nie budzi uznania, natomiast przeciętne i nienajnowsze auto czyściutkie z lśniącem lakierem wprost przeciwnie. Dobrze jest taki zabieg wykonać korzystając z coraz rzadszych pogodnych dni, lśniący lakier nie tylko dobrze wygląda, ale również znacznie łatwiej spłukuje się błoto osiadające na karoserii w deszczowe dni.

Prywatny autodetailing rozpoczyna się od dokładnego umycia i wysprzątania samochodu. Ciepła woda, miękka gąbka przeznaczona do tego celu (do kupienia na dowolnej stacji paliw), ściereczka z mikrofibry i dobry szampon samochodowy dedy-

kowany do mycia karoserii samochodów. Nie używamy żadnych preparatów przeznaczonych do mycia naczyń. Zawarte w kuchennych preparatach środki powierzchniowo czynne, przeznaczone do usuwania zanieczyszczeń ze szkła czy ceramiki, użyte do mycia samochodu powodują, że na lakierze zachodzą niekontrolowane reakcje chemiczne i mechaniczne, co oznaczać może matowienie lakieru.

Zawarte w kuchennych preparatach środki powierzchniowo czynne, przeznaczone do usuwania zanieczyszczeń ze szkła czy ceramiki, użyte do mycia samochodu powodują, że na lakierze zachodzą niekontrolowane reakcje chemiczne i mechaniczne, co oznaczać może matowienie lakieru.

Do wstępnego mycia samochodu można użyć jedynie aktywnej piany dostępnej na myjniach samoobsługowych. Nie oznacza to, że myjnia bezdotykowa jest „bezdotykowa” jak chcemy umyć dobrze samochód musimy go fizycznie umyć czyli „dotknąć”. →→

Nie wiercie w opowieści o cudownych preparatach chemicznych, które w niesamowity sposób „same” umyją wasz ukochany samochód, niestety takich preparatów nie ma. Stosując aktywną pianę do wstępnego umycia pojazdu powodujemy łatwiejsze zmycie brudu, ale jak wcześniej pisałem musimy go fizycznie umyć i w określonym czasie aktywną pianę zmyć z powierzchni naszego pojazdu. Dlaczego musimy ją zmyć, ponieważ pozostawiona na powierzchni będzie negatywnie wpływać na wszystkie części zewnętrzne auta (lakier, szyby, plastyki, gumy) przykład im wyższe Ph piany, tym środek bardziej żrący, niszczący chromowane elementy, wręcz pojawić się mogą wżery w ich powierzchni.

Trzeba też jasno powiedzieć, że mycie bezdotykowe nie powoduje, że samochód jest umyty, to tylko wstęp. Dedykowany szampon i gąbka pozwoli usunąć brud, który pozostał po spłukaniu aktywnej piany. Po dokładnym spłukaniu samochodu, nierzadko okaże się się, że tu i tam, zwłaszcza w dolnej części nadwozia, na przednim zderzaku, błotnikach, są pozostałości smoły, asfaltów, olejów czy tłuszczu, z którymi standardowe mycie sobie nie poradziło. Usuwa się je naftą lub innym dedykowanym preparatem. Tego rodzaju pozostałości (po potraktowaniu ich wspomnianą wyżej miksturą) usuwamy zbierając je ściereczką z mikro-



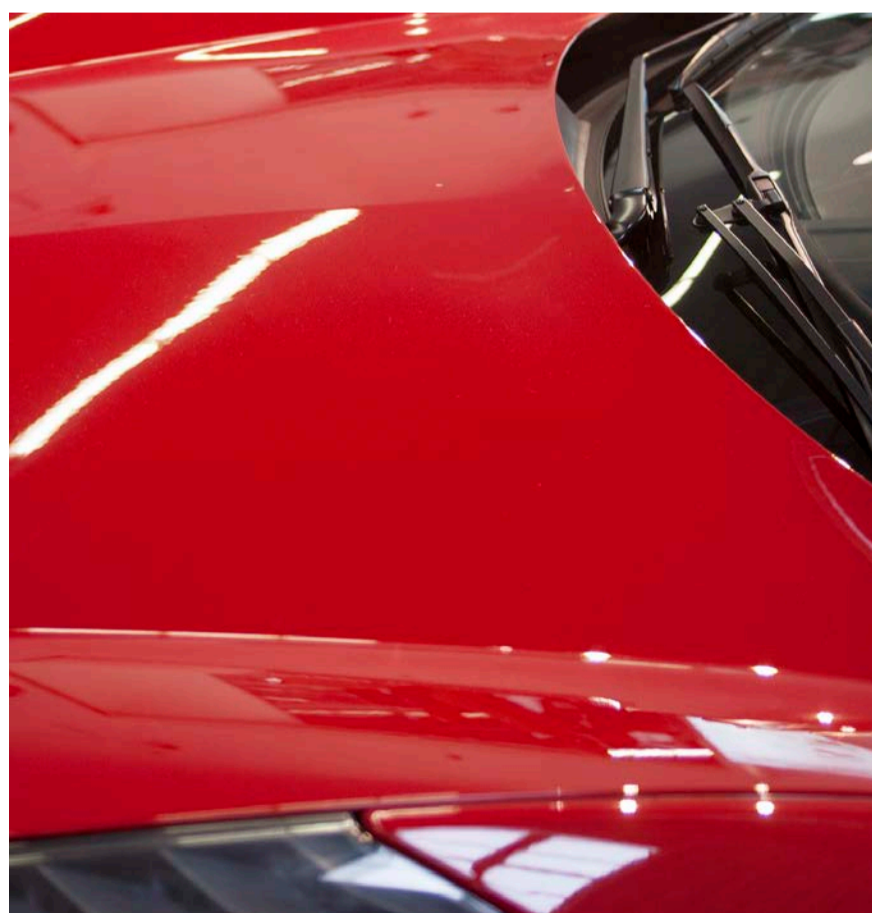
fibry w jedną stronę. Żadnych ruchów kolistych, czy rozmazywania po lakierze. Delikatnie, w jedną stronę, aż do całkowitego usunięcia. Dopiero po tak przeprowadzonym wstępie, można przejść do mycia zasadniczego. Używamy do tego szamponu samochodowego, który będzie idealnym dopełnieniem naszego mycia. →→





Po tych zabiegach samochód wygląda znacznie lepiej, jednak do pełnej satysfakcji jeszcze daleko. Chodzi o uzyskanie lśnienia powłoki i głębi koloru lakieru. Dlatego po starannym i dokładnym myciu (które jest bardzo ważne dla końcowego efektu) trzeba zabrać się za korektę drobnych defektów lakieru. Wcześniej jednak wszystkie uszczelki gumowe, szyby i plastiki zabezpieczamy uniwersalnym środkiem Brayt R-1. Nakłada się go na całkowicie suchą i czystą powierzchnię bardzo cienką warstwą. Tu uwaga, preparat dość szybko polimeryzuje, dlatego należy usuwać jego nadmiar i nie pokrywamy nim powłoki lakierniczej. Największe zniszczenia lakieru powodują drobiny pyłu i drobne kamyczki. Te pierwsze działają podobnie, jak papier ścierny, po uderzeniach kamyczkami pozostają odpryski lakieru. Zmatowienia można samodzielnie poprawić polerowaniem, gorzej z łuszczącym się lakierem bezbarwnym i większymi odpryskami warstwy koloru: w takim przypadku pomoc mogą jedynie zabiegi lakiernicze.

Polerować można ręcznie lub maszynowo. W ofertach internetowych można znaleźć niedrogie (w granicach 100 – 200 złotych) polerki, które do zawodowej, intensywnej pracy się nie nadają, jednak używane okazjonalnie spełnią swoje zadanie. Proponuję zastosować preparat polskiej produkcji marki Brayt o nazwie One Step. Jest to preparat bardzo uniwersalny i niezbyt agresywny, daje możliwość bezpiecznej pracy. Można z nim pracować ręcznie i maszynowo. Brayt One Step ma doskonałe właściwości polerskie i daje szybkie i satysfakcjonujące efekty. Pracując ręcznie niewielką ilość tego specyfiku rozprowadza się w miejscu defektów na powierzchni lakieru. Ścierką z mikrofibry lub miękką gąbką, ruchem kolistym z umiarkowanym naciskiem, poleruje się powłokę lakierniczą, aż do uzyskania zamierzonego efektu. Używając polerki można wykorzystać aplikator stanowiący wyposażenie maszyny. Po wypolerowaniu elementu, czystą ściereczką z mikrofibry należy starannie wytrzeć spolerowaną powierzchnię i, jeśli efekt jest satysfakcjonujący, można przejść do kolejnej części karoserii. Tak otrzymaną powierzchnię warto też zabezpieczyć produktem T3, również z oferty Brayt. Jest to tak zwany szybki wosk, zabezpieczający w sposób natychmiastowy całą powierzchnię samochodu (lakier, szyby, plastiki). ■



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



Wycieczka do muzeum

TEKST I ZDJĘCIA: TOMASZ SZCZEBICKI

Dziś opowiem o dwóch niezwykłych niemieckich muzeach techniki – Sinsheim i Speyer. Jedno od drugiego oddalone jest o ok. 40 km. Odwiedziłem je dwa lata temu, przeznaczając na każde z nich pół dnia.



To założenie okazało się błędne. Przez pół dnia można co najwyżej przejść każde z tych muzeów szybkim krokiem. Jeżeli zaczniesz przyglądać się eksponatom zabraknie ci czasu. Wybieram się tam ponownie, tym razem jednak na każde muzeum przeznaczę po jednym dniu

Cóż tam można zobaczyć z dziedziny techniki? Wszystko od techniki kosmicznej, legendarnych samolotów Concorde, TU-144 i Jumbo Jet (Boeing 747) oraz kilku innych maszyn przez lokomotywy, statki i łodzie podwodne; auta formuły 1, dziesiątki klasycznych oldtimerów, w tym jedne z największych w Europie kolekcje Mercedesów, Maybachów, →→



Bugatti i Alfa Romeo, zbiór samochodów amerykańskich, pokazną ekspozycje pojazdów wojskowych w tym czołgi, maszyny rolnicze i traktory, kolekcje rowerów i motocykle.

Wróć na chwile do początku tej listy, większość eksponowanych tam samolotów można zwiedzać również wewnątrz. W Sinsheim nie lada atrakcją jest wsiąść, choć na chwile, do legendarnego Concorde czy jego radzieckiego odpowiednika TU-144. W Speyer można przespacerować się po skrzydle Jumbo Jet'a.



W Sinsheim prezentowane są samochody i motocykle z całego świata, wyprodukowane od końca XIX wieku do lat 80. W Speyer jest mniej samochodów i motocykli, ale jest tam kilka perełek, np. prezentowana jest duża kolekcja legendarnych motocykli Münch – napędzanych czterocylindrowymi silnikami samochodowymi (NSU 1000). Ostatni akord historii tych motocykli miał miejsce w 2001 roku, gdy powstała krótka seria motocykli Münch Mammut 2000. Warto dodać, że powstały one w Polsce, w Ostrowie Wielkopolskim. Skonstruowane i zbudowane przez Konrada Czwordona. →→





Muzeum historii techniki w Sinsheim otwarto w 1981 roku. Przez lata placówka ta rozrastała się i dziś jego powierzchnia ekspozycji liczy ogółem 30.000 m² w halach plus ogromna ekspozycja na

zewnątrz. Muzeum Techniki w Speyer powstało na początku lat 90. Dziś jego ekspozycje zlokalizowane są na 25.000 m² w halach i 150.000 m² na zewnątrz. Gdy nie było pandemii oba muzea →



reklamowały się hasłem – „Otwarte 360 dni w roku, w godzinach 9.00 – 18.00”. Obecnie, z powodów związanych z pandemią, wybierając się tam trzeba sprawdzić, czy są otwarte. W obu placówkach oprócz ekspozycji muzealnej są również kina IMAX 3D.

Chciałbym zachęcić Was do odwiedzenia tych muzeów. Dla każdego miłośnika techniki – takiej czy innej – wizyta w tych muzeach byłaby jak święto, tematyczny karnawał. Co słyszę...? Że daleko, że koszty... Można sobie z tym poradzić, wystarczającą chęci i dobre planowanie. Dla przykładu, umawiacie się w cztery osoby, w tym jedna dysponująca



samochodem. Jeżeli nawet twoi kumple nie chcą jechać przez internet, na formach tematycznych, można znaleźć osoby zainteresowane taką wycieczką. Przykładowy plan wraz z kosztami takiej wyprawy j szczegółowo przedstawiam w grudniowym wydaniu SwoimiDrogami/iMotocykl. Zapraszam.

Dla nas wielką wartością obu muzeów jest to, że możemy zobaczyć tam z bliska pojazdy, których nigdzie w Polsce nie zobaczymy. Smutną konkluzją jest zaś fakt, jak mizerne są nasze muzea. Tu nawet nie ma co porównywać – to dwa zupełnie inne światy.

Prezentowane zdjęcia to tylko niewielki wycinek tego, co można zobaczyć w Sinsheim i Speyer. Ale gdyśmy chcieli pokazać wszystko trzeba by pewnie z 300 – 400 stron. ■

Dziennikarze nagrodzeni

Co prawda tegoroczne Targi, Salony, Show i tym podobne wielkie wydarzenia albo zostały odwołane lub przełożone, albo odbyły wirtualnie. Wirtualnie również odbyła się II edycja plebiscytu Trade Press Awards, organizowana przez Międzynarodowe Targi Poznańskie.



Podobnie jak rok wcześniej celem było wyróżnienie najwyższej jakości treści poruszających współczesną problematykę branży techniki motoryzacyjnej, nowatorskiego podejścia do prezentowanych tematów, a także język, który pozwala na przekazanie najistotniejszych treści masowemu odbiorcy w łatwy i przyjazny sposób. Spośród ponad 40 nadesłanych prac kapituła plebiscytu Trade Press Awards postanowiła przyznać wyróżnienia poszczególnych kategoriach następującym dziennikarzom:

Wybór Kapituły za całokształt pracy:

Dziennikarz roku – Robert Przybylski sponsorami nagrody są: Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej i Grupa Międzynarodowych Targów Poznańskich.

Wyróżnieni poszczególnych kategoriach:

Materiał audiowizualny

Jakub Bielak – za materiał „Adrenalina” opublikowany przez portal Homo Motoricus sponsorem nagrody jest Precyzja Sp. z o.o.



Test roku

Jacek Pieśniewski – za artykuł „Mazda 3 Skyactive-X. Wciąż jest przyszłość” zamieszczony w miesięczniku Auto Moto Technika sponsorem nagrody jest Sosnowski Sp. z o.o. Sp. k.

//.. Test roku

**JACEK
PIEŚNIEWSKI**

Auto Moto Technika

**Mazda 3
Skyactive-X.
Wciąż jest
przyszłość.**

**Reportaż roku**

Mateusz Żuchowski – za reportaż „Karetka na skraju załamania nerwowego” opublikowany przez Wirtualną Polskę, sponsorem nagrody jest Coframa Sp. z o. o.

//.. Reportaż roku

**MATEUSZ
ŻUCHOWSKI**

W P A tokult

**Karetka
na skraju
załamania
nerwowego**

I PRESS TRADE PRESS AWARDS 2020

Coframa

**Diagnostyka i naprawy**

Michał Pierewicz – za artykuł „Niezbędne oczyszczanie” opublikowany w magazynie Off-Road Pl, sponsorem nagrody jest Texa Poland Sp. z o.o.

//.. Naprawy i diagnostyka

**MICHAŁ
PIEREWICZ**

Off-Road.pl

**Niezbędne
oczyszczanie**



reklama

**Swoimi
DROGAMI**
pismo zwyczajnych motocyklistów
iMotocykl

Numer 10, 15 listopada 2020

**iMotocykl**<https://imotocykl.warszawa.pl>

Reaktywowany magazyn zwyczajnych motocyklistów „Swoimi Drogami” w odrodzonej formie zmieni się w „iMotocykl”. Miesięcznik jest dostępny bezpłatnie jako plik PDF, do pobrania i przeczytania w każdym zakątku kuli ziemskiej. Zespół reaktywowanego miesięcznika „Swoimi Drogami”/iMotocykl deklaruje, że jest magazynem „Zwyczajnych Motocyklistów”. Redaktorem Naczelnym magazynu jest Tomasz Szczerbicki.

Wszystkie dotychczasowe wydania "Swoimi Drogami" do pobrania na stronie:

<https://imotocykl.warszawa.pl>

Zaczyna być nerwowo

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Nie ulega wątpliwości że trzeba ratować Ziemię. Chronić przyrodę, wodę, energię i powietrze. Zasoby. Jednym ze sposobów jest ograniczenie emisji trucizn przez samochody.



Od stycznia zaczną obowiązywać nowe normy emisji spalin. Samochody wyprodukowane do sprzedaży w kończącym się roku tych norm w większości nie spełniają i po 1 stycznia nie będą mogły być rejestrowane na terenie Unii Europejskiej. Niespodziewanie pojawił się wirus i od kwietnia sprzedaż nowych samochodów bardzo spadła. Importerzy prognozowali sprzedaż na podstawie danych z ubiegłego roku i własnych analiz rynku i na tej podstawie zamówili określoną liczbę poszczególnych modeli. W planach nie uwzględnili

skutków gospodarczych, jakie spowodował corona-wirus, bo ich uwzględnić nie mogli. Skutek jest taki, że na placach stoi wielka flota niesprzedanych aut, które za dwa miesiące nie spełnią rygorystycznej normy emisji spalin. Producenci do obowiązujących od stycznia 2021 roku norm przygotowywali się od dłuższego czasu i każdy ma w ofercie całą gamę modeli hybrydowych i elektrycznych. Ale w tym roku miało się sprzedać prawie pół miliona samochodów spełniających normy obowiązujące aktualnie. Nie udało się, przyszła zaraza i sprzedaż aut stanęła...



Warto przy tym zauważyć, że marki premium albo ucierpiały minimalnie, albo wręcz zyskały. Natomiast sytuacja marek, powiedzmy, popularnych jest zła, albo wręcz katastrofalna. Nie bez powodu media pełne są reklam, w których rabaty, zniżki i promocje, leasingi, wynajem długoterminowy i najróżniejsze dodatki zachęcają do nabycia aut. W minionych latach samochody niesprzedane do końca roku, oferowane były do wczesnej wiosny. Teraz kłops. Od 1 stycznia na placach w Europie według różnych szacunków pozostanie od 3 do 7 milionów samochodów, których nie będzie wolno zarejestrować. Oczywiście żaden z producentów nie potwierdzi, że ma taki problem, to przyniosłoby negatywny skutek wizerunkowy, ale o skali kłopotu świadczą pisma słane do Komisji Europejskiej przez Ministerstwo Infrastruktury i Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego. Bez efektów. Niewielką pociechą jest wyjątek od przepisów pozwalający sprzedać dodatkowe 10% samochodów niespełniających nowych wymogów. Liczbę tych aut określa się na podstawie wielkości sprzedaży w minionym roku. Pociecha to niewielka, bowiem w kończącym się roku sprzedano, różnych marek, od 10% do 45% mniej aut, czyli na placach zostanie niemal 200 tysięcy samochodów. Co z nimi się stanie? Sprzedać je można, ale zarejestrować na terenie UE już nie.

Nie ma większych szans na eksport poza Europę. Nie wiadomo, co z tymi samochodami zrobić. Zezłomować? Zdemontować co się da i przeznaczyć na części? Przerobić na elektryki lub hybrydy niby się da, ale kosztować to będzie tyle, że się nie opłaca. A poza tym kto miałby to robić? Fabryka? Przecież samochody już zostały przekazane importerom, a ci dealerom. No i właśnie dealerzy zostaną z tymi samochodami, jak nie przymierzając Himilbach z angielskim.

W tym galimatiasie jedynym racjonalnym rozwiązaniem wydaje się zgoda na dopuszczenie do ruchu wszystkich samochodów, czy spełniają wyśrubowane normy, czy nie... Wszak szkoda dla środowiska naturalnego poczyniona przy produkcji tych aut już została zrobiona, ich eksploatacja nie przyczyni się do degradacji planety bardziej niż demontaż aut i złomowanie tego, co pozostanie. A producenci za swoje prestiżowe i drogie marki premium płacą srogie kary, jednak w luksusowych samochodach montuje się duże i mocne silniki i spełnienie wyśrubowanych norm jest niemożliwe.

No to jak? Przecież nie ulega wątpliwości że trzeba ratować Ziemię. Chronić przyrodę, wodę, energię i powietrze. Zasoby. ■



Muzeum stworzone z pasji

TEKST: ROBERT M. KONDRACKI, ZDJĘCIA: ARCHIWUM MARIANA LASKOWSKIEGO

Rozmowa o motocyklach, samochodach, amfibiach, czołgach i Forcie Marian z Marianem Laskowskim, organizatorem Międzynarodowego Zlotu Historycznych Pojazdów Wojskowych oraz założycielem Muzeum Militarno-Historycznego w Darłowie.



Robert M. Kondracki: W jaki sposób zaczęła się Pańska przygoda z motoryzacją i pojazdami militarnymi?

Marian Laskowski: Zaczęło się, tak jak zwykle: od motocykla, a raczej od motocykli. Gdy miałem kilka lat mój tata miał motocykl AWO Simson.

Wspaniały czterosuw o pojemności 250 centymetrów sześciennych. Tata był marynarzem, w wolnych chwilach, w niedzielę zabierał mnie ze sobą na ryby. Do dziś pamiętam dźwięk tego silnika. Wtedy postanowiłem, że gdy zrobię prawo jazdy kupię motocykl. Tak też się stało. W 1972 roku, →→

gdy zdałem egzamin na „prawko” kupiłem używanego Junaka. W Polsce motocykle były wtedy bardziej popularne i łatwiej dostępne od samochodów, łatwiejsze w utrzymaniu i zajmowały mniej miejsca. Poszedłem w ślady ojca i również zostałem marynarzem. Mój motocykl się czasem psuł, więc szukałem części i sam go naprawiałem. Przy tej okazji poznałem wielu pasjonatów. Kupiłem drugi motocykl, później następny i następny... Po kilku latach miałem ich około 50. W stodołach i szopach ludzie przechowywali wiele fajnych motocykli, także sporo ciekawych zabytków sprzed wojny. Większość z nich była niesprawna, niekompletna, więc wymieniłem się na pierwszy samochód, był to Jeep Willys z czasów wojny. Później pojawiły się kolejne auta, cywilne i wojskowe. Dlaczego właśnie wojskowe? Pojazdy militarne mają solidniejszą konstrukcję od cywilnych, są bardziej trwałe. Często były w niezłym stanie, bo wojsko serwisowało je regularnie, w przeciwieństwie do wielu użytkowników cywilnych.



Jak w latach 70. i 80. wyglądało środowisko kolekcjonerów pojazdów militarnych?

Przede wszystkim byli to pasjonaci, którzy kupowali auta od cywilów, lub rzadziej z wojskowego demobilu. Najłatwiej było o motocykle, stąd popularne były sowieckie motocykle z koszem: M-72, K-750, Dniepry. Pojawiały się także wojenne Harleye, BMW i inne marki. Auta to przede wszystkim GAZ 69, UAZ 469 i wojenne Willysy, czasem Dodge ¾ tony czyli seria WC. Te ostatnie z wojska w latach 50. trafiały np. do straży pożarnej lub do cywilnych przedsiębiorstw. Nie były to łatwe czasy dla osób, które chciały jeździć wojskowym samochodem. Młodszym Czytelnikom wypada przypomnieć, że benzyna czyli etylina była sprzedawana w ograniczonych ilościach w systemie kartkowym. A wojenny Jeep czy Dodge spalał jej naprawdę sporo! W Polmozbytach brakowało części do nowych pojazdów, a cóż dopiero do motocykli i samochodów zabytkowych? Praktycznie niemal każdą zepsutą część trzeba było dorobić. Na szczęście dobrych rzemieślników nie brakowało.

Skąd pomysł na Fort Marian?

Pod koniec lat 80. prowadziłem w Darłowie firmę importującą środki czystości z Holandii. Kupując i zamieniając się na kolejne motocykle i samochody poznałem prawdziwych pasjonatów. Poznałem Maćka i Staszka Kęszyckich z Warszawy. Do dziś profesjonalnie zajmują się pojazdami wojskowymi, są znanymi w Europie kolekcjonerami. W tym czasie otwarto granice. Szybko dowiedzieliśmy się, że w Wielkiej Brytanii, Holandii czy Niemczech są organizowane duże zloty pojazdów militarnych, które odwiedza tysiące osób. Podczas spotkań w gronie kolegów, pasjonatów pojawiła się myśl: *Fajnie byłoby zorganizować taki zlot i u nas*. Darłowo jest malowniczym miejscem, atrakcyjnym nie tylko dla „zwykłych” turystów, ale także dla pasjonatów historii. Podczas wojny, w Malechowie koło Darłowa Niemcy mieli specjalny poligon do testowania amunicji. Tu testowano m.in. słynne działo kolejowe zwane Scherer Gustav (lub inaczej Dora) kalibru 802 mm, które ważyło ponad 1300 ton i było obsługiwane przez ponad 1400 osób. To było największe działo na świecie →→



cie. Teren był więc wymarzony na organizację zlotów i pikników militarnych z prezentacją pojazdów wojskowych w ich „naturalnym środowisku”. W porozumieniu z lokalnymi władzami udało mi się wydzierżawić teren. To ponad 20 hektarów. Ci, którzy przyjeżdżają tu pierwszy raz są zaskoczeni. Nad morzem spodziewają się całkiem płaskiego terenu, co najwyżej piaszczystych wydm, a tu są prawie góry! Wzgórza, doliny i pagórki. Dojazd jest bardzo łatwy. Gdy w 1997 r. zdecydowałem się na organizację pierwszego Międzynarodowego Zlotu Historycznych Pojazdów Wojskowych w Darłowie koledzy z Koszalina wymyślili nazwę „Fort Marian” i tak już zostało do dziś.

Jak wspomina Pan organizację pierwszych zlotów?

W 1999 roku z braćmi Kęszyckimi zdecydowaliśmy o organizacji pierwszej edycji zlotu w Darłowie.

Miałem obawy, ale i wielką radość, że stworzymy coś nowego. Bo był to naprawdę pierwszy zlot pojazdów militarnych w Polsce zorganizowany z rozmachem, a przy tym profesjonalnie. Było ponad 200 pojazdów: od motocykli do czołgów. Na poligonie zwiedzający mogli odbyć przejażdżkę dowolnym pojazdem i to stało się już tradycją. Niemal natychmiast o Darłowie dowiedzieli się kolekcjonerzy mundurów, medali i innych pamiątek związanych z wojskiem. Są zresztą obecni na każdej tego typu imprezie. Jeśli ktoś pasjonuje się militariami, a mieszka w mieście, w bloku, przecież nie kupi sobie czołgu czy transportera opancerzonego. Takich ludzi jest mnóstwo. Ich pasja idzie właśnie w kierunku zbierania mundurów, odznak, wojennych pamiątek czy broni białej. Swoje zbiory mogą pomieścić się w dużej szafie, nie trzeba hali czy hangaru. Wraz z organizacją zlotów powstało oparte na moich zbiorach muzeum zabytkowej motoryzacji z licznymi →



eksponatami militarnymi. W Darłowie pojawiło się około tysiąca uczestników, późniejsze zloty zwiedzało już kilkadziesiąt tysięcy osób. Na jednym ze zlotów było ok. 90 tys. osób! Przejżdżały całe rodziny, ludzie w różnym wieku. Pasjonaci, kolekcjonerzy i zwykli turyści, dla których zloty i muzeum były nową atrakcją podczas wakacji nad morzem. Później koledzy zaczęli organizować podobne zloty i pikniki wojskowe w Kołobrzegu, Bielsku-Białej

i innych miastach. Kiedy jeden z kolegów zapytał, czy nie mam nic przeciwko, by zorganizować taki zlot na południu Polski, pomogłem mu, bo przecież znamy się od lat, przyjaźnimy i pomagamy wzajemnie. Łączy nas wspólna pasja: zabytkowe pojazdy militarne. Do lipca 2019 r. odbyły się 21 edycji darłowskiego zlotu. W bieżącym roku zablokował nas COVID-19. Byłby to nasz 22 zlot...

Wspomniał Pan o czołgach. Po 1989 r. z WP w cywilne ręce trafiło kilkaset czołgów i wozów bojowych różnego typu. Ile jest ich w prywatnych kolekcjach obecnie?

Faktycznie, można przyjąć, że przez ostanie 30 lat kilkaset czołgów i drugie tyle transporterów lub innych pojazdów militarnych trafiło w ręce prywatne przez Agencję Mienia Wojskowego. Zdecydowana ich większość została jednak zdemilitaryzowana, rozebrana i złomowana. Aby pozostawić czołg z cechami bojowymi potrzebna jest specjalna zgoda z ministerstwa. Jeden z kolegów zakupił kilkadziesiąt czołgów, ale w zbiorach pozostawił tylko 3.

Czy w Pańskiej kolekcji są również czołgi? Jakie eksponaty posiada Pan w swoich zbiorach?

Posiadam sprawny wóz saperski T-55 AMS czyli specjalistyczną wersję czołgu T-55 AM Merida →→



dla jednostek saperskich. W mojej kolekcji jest również czołg T-34, a także transportery opancerzone.

Poza tym motocykle wojskowe i trochę cywilnych, polskich i zagranicznych. Poza jednośladami są samochody osobowe, terenowe i ciężarówki, głównie z demobilu. Jest tu kilka samochodów z armii amerykańskiej z lat II WŚ i wojen w Korei i Wietnamie. Jednym z nich jest unikalna ciężarówka M35 nieznaną w Polsce marki REO, używana przez amerykańską armię od lat 50. Są także w pełni sprawne amfibie, samochody warsztatowe, wozy łączności i pojazdy straży pożarnej.

Przez lata zebrałem ich całkiem sporo. W zbiorach mam też inne militarne, eksponaty, tyle że raczej nieruchome. Jest niemiecki bunkier stalowy ważący w całości 200 ton. Jest także tzw. Kugelbunker z 1944 roku ze wspomnianego już poligonu amunicyjnego. Wykonano go z żelbetonu o grubości ścianki zaledwie 4 cm. Waży 2,5 tony, ma kształt kulisty i mieści 5 osób. Był w stanie zapewnić ochronę nawet w przypadku bliskiego wybuchu alianckiej bomby o masie 500 kg.

Muzeum można zwiedzać indywidualnie, lub z przewodnikiem.

Które z eksponatów Pańskiego muzeum są szczególnie unikalne?

Jednym z najbardziej unikalnych pojazdów jest Gnome-Rhône AX2, duży motocykl z koszem produkowany na licencji firmy Terrot. Zaprojektowano go dla francuskiej armii, ale w 1940 r. większość egzemplarzy została zdobyta przez niemiecki Wehrmacht i wcielona do służby w jego jednostkach. Motocykl ma 800 centymetrów pojemności, 2 cylindry w układzie bokser. Podobnie jak w wojskowych w motocyklach BMW z tamtych lat także posiada napęd wałem Kardana i napęd na boczny wózek. Waży sporo ponad 300 kg. AX2 jest absolutnym unikatem na świecie. Z 2,7 tysiąca egzemplarzy przetrwało ich bardzo niewiele. W Polsce jest zaledwie kilka sztuk, niewiele więcej ocalało ich we Francji i na całym świecie. Właśnie dlatego renowacja trwała aż 8 lat. Trudno było zdobyć dokumentację techniczną i części. Innym niezwykłym pojazdem jest jedyny prototyp amerykańskiej, wojskowej 10-metrowej amfibii-cysterny z napędem 4x4. Każde z jego kół ma 1,8 metra wysokości! Jeździ po szosie i w terenie, a także pływa. O ile wiem, to jedyny egzemplarz na świecie. W dodatku tak modna →→





dziś hybryda! Przednie koła napędza silnik spalinowy, tylne są napędzane elektrycznymi. Przetrwiał w jakimś starym żwirowisku. Zbiornik mieści 20 tys. litrów. Innym, dość unikalnym samochodem jest wojskowy Dodge WC-56 tzw. komandorka czyli samochód dla dowódców wyższej rangi. Takie auta służyły w armii USA, a pojedyncze egzemplarze także u Sowieców i po wojnie w Wojsku Polskim. To klasyczna terenówka 4x4, ale bardzo wygodna, wręcz komfortowa. Jestem dość wysoki i lubię takie auta. Na renowację oczekuje cywilny Oldsmobile z 1948 roku z nadwoziem kabriolet.

Fort Marian to nie tylko muzeum pojazdów...

Tak, poza muzeum jest też strzelnica Battlefield. Jedna oś ma odległości 100 metrów, druga – 200, ale docelowo będzie powiększona do 300 metrów. Na terenie poligonu organizujemy imprezy offroad, imprezy integracyjne dla firm z możliwością jazdy w terenie. Warunki terenowe są naprawdę świetne do uprawiania wielu dyscyplin sportowych. Na przygotowanym torze odbywały się wyścigi samochodów terenowych, quadów i motocykli. Odby-

wały się tu mistrzostwa Polski i Europy w enduro. Przy muzeum działa warsztat renowacji pojazdów zabytkowych, głównie wojskowych. Współpracuję z kolekcjonerami z Polski i innych krajów. Kolega z Niemiec zakupił w Arabii Saudyjskiej 500 terenowych Fordów M151 MUTT. Identyczne auta były używane przez Amerykanów w czasie wojny w Wietnamie. Część z nich jest odnawiana właśnie tu, w warsztacie przy Fort Marian.

Jak wygląda współpraca z władzami lokalnymi i innymi organizatorami zlotów?

Władze lokalne wiedzą, że Fort Marian to magnes dla turystów odwiedzających Darłowo. Zloty były prawdziwą atrakcją, znaną w regionie i całej Polsce.

Współpraca układa się więc pomyślnie. Tegoroczny zlot nie odbył się, uderzyła w nas pandemia. Współpracuję właściwie ze wszystkim organizatorami zlotów militarnych w Polsce. Nie konkurujemy ze sobą, bo przecież znamy się od lat i tak układamy kalendarz imprez, by nie kolidowały one ze sobą. Nie ma konfliktu interesów, jest partnerstwo i współpraca. Mam propozycję zorganizowania →→

złotów w Gdańsku i Kołobrzegu. Organizujemy tu także imprezy okolicznościowe z grillem dla osób prywatnych i firm.

Jak zmieniły się polskie zloty pojazdów militarnych w ciągu ostatnich 20 lat?

Na początku przecieraliśmy szlak. Na każdym kolejnym zlocie przyjeżdżało coraz więcej uczestników i zwiedzających. Na zlocie w Darłowie przez pandemię, latem 2019 roku było już około 1000 pojazdów, 3,5 tysiąca uczestników i kilkadziesiąt tysięcy zwiedzających. Tu wzrost jest bardzo widoczny. Wzrost ilościowy, ale też jakościowy. Kilkanaście lat temu pojawiły się pierwsze grupy rekonstrukcji historycznej. Jedną z pierwszych powstała w Gdańsku. Obecnie jest mnóstwo. Odtwarzają nie tylko konkretną armię, ale nawet daną jednostkę. Pojawiają się na zlotach w Darłowie, a także w filmach historycznych, a nawet podczas oficjalnych uroczystości państwowych. Z tym jest związany cały przemysł. Niektóre polskie firmy zaczynały od produkcji naszywek, dziś szyją całe mundury dla grup

rekonstrukcyjnych na całym świecie. Są to najlepsze kopie. Polskie firmy dostarczają je nawet do Hollywood, na plan wojennych filmów. Tu, w Darłowie i na innych zlotach widać wiele interesujących, czasem bardzo unikalnych pojazdów. Pasjonaci kupują je w wielu krajach świata, remontują i prezentują przed publicznością. Poziom techniczny wystawianych pojazdów jest coraz wyższy. Renowacja, zwłaszcza nietypowych pojazdów jest bardzo czasochłonna i kosztowna. Do odbudowy czołgu czy transportera opancerzonego potrzeba wiele miejsca. Taki pojazd nie zmieści się w zwykłym garażu. Nie każdy może pozwolić sobie na dużą halę lub hangar. W nieco lepszej sytuacji są pasjonaci jednośladów, bo zajmują one mniej miejsca, tu wystarczy garaż. Internet ułatwia zdobycie części. Są pasjonaci, którzy jadą do Czech, Niemiec czy do innego kraju Europy, by na tamtejszych imprezach zdobyć poszukiwany detal.

Czy rynek zabytkowych pojazdów militarnych w Polsce jest już nasycony?





Absolutnie nie! Wiem to po sobie. Nieraz tłumaczyłem sobie: już dość, nie kupuję nic więcej! Gdy jednak nieco później natrafiłem na niespotykany pojazd, kupowałem go. Ta pasja jest nieuleczalna! W naturze każdego kolekcjonera jest zakup nowych eksponatów, ich wymiana z innymi. Jestem pewien, że z roku na rok grono osób zainteresowanych pojazdami militarnymi powiększa się. W latach 90. dominowały GAZ-y czy Stary z polskiego demobilu plus trochę Willysów. Obecnie na zlotach widać pojazdy z kilkudziesięciu krajów świata. Także rzadkie, nie spotykane modele i wersje. To samo dotyczy zabytkowej motoryzacji w „cywilnym” wydaniu. Rośnie zainteresowanie polskimi pojazdami wojskowymi. Niestety te przedwojenne praktycznie nie przetrwały, więc buduje się lepsze lub gorsze ich repliki. Podejmuje się działania, by ściągnąć pojazdy podobne do tych, które służyły w polskiej armii w 1939 r. z innych krajów. Wytworzyła się specjalizacja. Jedni kolekcjonują pojazdy zachodnich aliantów, inni wybierają te z ZSRS lub krajów komunistycznych.

Jeśli spojrzymy na rynek w USA, Holandii czy Niemczech, zrozumiemy, że pasjonatów wciąż przy-

bywa, choć tamtejsze kolekcje są naprawdę imponujące.

Jakie są Pańskie plany związane z Fort Marian?

Mam 65 lat. Zbudowałem dużą kolekcję, muzeum, Fort Marian.

W tym wieku trudno mieć jakieś konkretne marzenia. Osiągnąłem już wiele. Chciałbym jednak, by wszystkie, a przynajmniej większość pojazdów, które posiadam pieczołowicie odrestaurować według najlepszych muzealnych standardów. To ogromne zadanie i ogromne koszty.

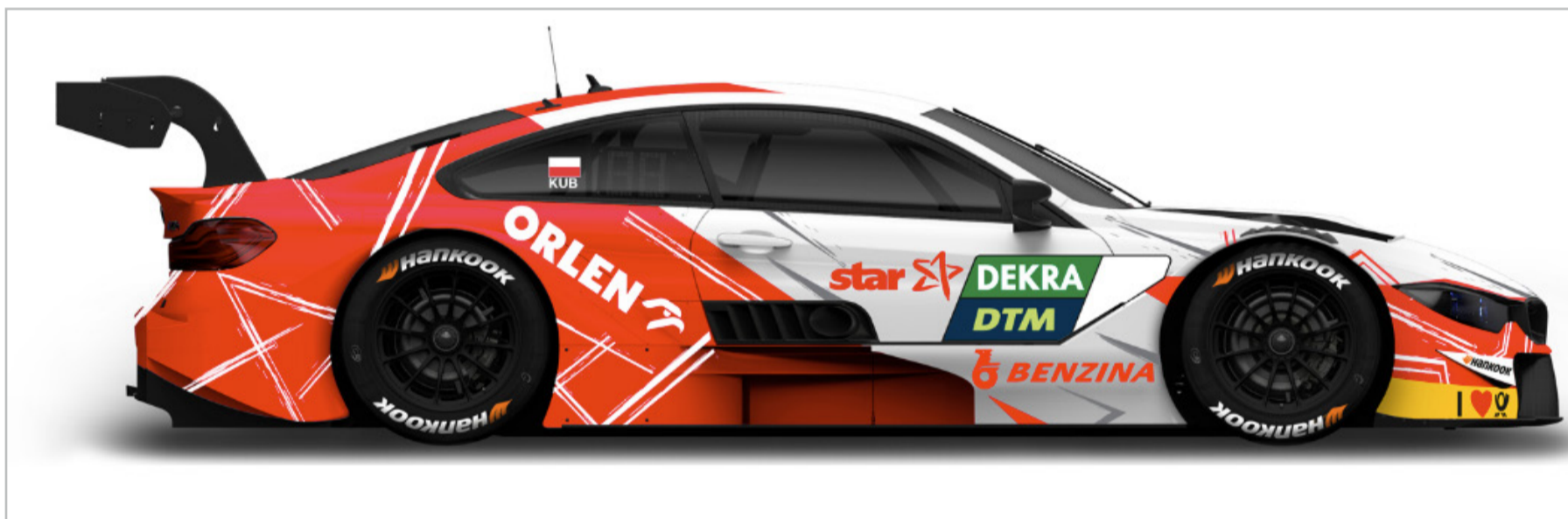
Czy zloty pojazdów militarnych w Fort Marian przetrwają pandemię?

Mam nadzieję, że prędzej czy później pandemia zakończy się i życie wróci do normy. Choć pewnie wiele rzeczy się zmieni, myślę jednak, że zloty znów będą przyciągały zwiedzających, a liczba wystawców będzie się powiększać. Zloty to nie tylko rozrywka dla turystów, ale także obcowanie z żywą historią, walory edukacyjne. Już dziś zapraszam Państwa serdecznie, wierząc, że sytuacja w najbliższe lato będzie znacznie lepsza niż w tym roku. ■

Nie tak miało być

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Kiedy 13 lutego uroczyście ogłoszono wsparcie przez Orlen Roberta Kubicy w F1 i, jednocześnie, jego startów w wyścigach DTM, to oczywiste było, że ani w jednej, ani w drugiej dyscyplinie sukcesów sportowych nie będzie. I nie było. A co w przyszłym roku?



Rola trzeciego kierowcy w zespole F1 sprowadza się do ewentualnych jazd w sesjach treningowych i współpracy przy poprawianiu osiągnięć bolidu, również poza torem. W tej dziedzinie doświadczenie i nadzwyczajne umiejętności Roberta Kubicy trudno przecenić, jednak informacje o tym w jaki sposób zespół wykorzystał pracę Polaka są dość skąpe. Również i sam kierowca dość oszczędnie informował o swojej pracy na rzecz zespołu Alfa Romeo – Orlen. Istotą wyścigów jest rywalizacja na torze, tego oczekują fani, tego chce sam kierowca. Rok wcześniej starty w najgorszym samochodzie w stawce były porażką, jedynie znający się na rzeczy potrafili dostrzec i docenić kunszt Kubicy. Po tym niepowodzeniu plan zapewne był taki, żeby w nowym teamie, po roku pracy niejako na zaple-

czu, Polak wrócił za kierownicę jako podstawowy kierowca. Ten plan był mocno niepewny, ale cóż... nadzieja umiera ostatnia. Po wybuchu pandemii, której przewidzieć nijak nie było można, Robert musiał być w pełnej gotowości, gdyż nie można było wykluczyć zastąpienia Kimiego lub Giovi- →→



naziego w którymś z wyścigów. Tak się nie stało. Ostatecznie nadzieje na znalezienie w 2021 roku miejsca w podstawowym składzie okazały się płonne, w żadnym z bolidów miejsca dla Kubicy nie będzie. Czy pozostanie w roli kierowcy testowego?

Równolegle od początku sezonu ruszył projekt startów w DTM, planowany na dwa lata. Wiadomo było, że w tej mocno zaawansowanej technologicznie serii debiutujący zespół (Orlen Tam Art) z debiutującym kierowcą skazani są na bycie czerwoną latarnią wyścigów. I tak było. W tej niegdyś bardzo prestiżowej i wyrafinowanej technicznie serii po latach zostały jedynie dwa modele samochodów; Audi RS 5 DTM i BMW M4 DTM. Team Kubicy zdecydował się na BMW. Już w pierwszym, opóźnionym z powodu wirusa wyścigu na torze Spa Francorchamps, okazało się, że karty na torze rozdają kierowcy w Audi. Po kolejnych czterech wyścigach w Austrii wydawało się, że inżynierowie zespołów korzystających z BMW zgłębili magię ustawień i auta będą konkurencyjne. Dalsza część sezonu rozwiała te złudzenia. A samochód Kubicy był wyraźnie wolniejszy, team męczył się z ustawieniami i strojeniem auta, tracił czas w obowiązkowych pit-stopach, nie radził sobie ze strategią wykorzystywania opon czy „wspomagaczy” w czasie wyścigów. Pod koniec sezonu Orlen Team Art i Robert Kubica opanowali potwora na tyle, że udało się w jednym z wyścigów stanąć na podium,



jednak na rywalizację można było liczyć w kolejnym sezonie DTM. Tyle, że tego sezonu już nie będzie, seria DTM przeszła do historii...

Przyszłość jest niejasna. Czy Roberta Kubicę zobaczymy na torach czy, jak niektórzy dywagują w mediach społecznościowych, na odcinkach specjalnych? Żadnych wiarygodnych informacji jeszcze nie ma, sam Kubica wypowiada się niejednoznacznie: – *Sezon był trudny. Trudniejszy niż się spodziewałem. Jadąc w debiutanckim zespole nie było to łatwe zadanie. Gdyby sezon zaczynał się teraz, byłoby prościej. Jednak zabrakło nam po prostu doświadczenia. Sporym utrudnieniem był też start od zera i dużo problemów technicznych. Cieszę się jednak, że mogłem jeździć autem DTM w tej formie jaką pamiętam z młodości i jaką oglądałem jako chłopak. Jest jedna osoba ze świata rajdów, która kusi mnie już od kilku miesięcy. Temat rajdów pokazał się ostatnio. Gdyby ostatni rajd tego sezonu, na Monzy, nie pokrywały się z weekendem F1, pewnie bym tam wystartował. Raczej nie wsiądę w przyszłym roku do rajdówki. Minęło zbyt dużo czasu i mam zbyt duży szacunek do tej dyscypliny, żeby wsiąść i jechać. Wiem ile to kosztuje energii i bólu, a niewiele osób rozumie jak trudne jest to zadanie. Nie sądzę abym pokusił się na to co robiłem kilka lat temu, czyli jeżdżenie pełnego sezonu. To byłoby zbyt dużo dla człowieka, który ostatnich kilka lat spędził na torze.* ■



Mistrzostwa jednego toru

TEKST I ZDJĘCIA: GRZEGORZ CHYŁA

Wyścigowe Mistrzostwa Polski zaczęły się rekordowo późno, ale za to rozegrały się w iście sprinterskim tempie. Po rundzie w lipcu, kolejne dwa spotkania odbyły się na przełomie sierpnia i września, w odstępie trzech tygodni, z finałową rundą w drugi weekend października.

Wszystkie wyścigi odbywały się na Torze Poznań.



Obecnie z dziesięciu klas aż pięć to wyścigi monomarkowe, niestety rozgrywane bez wsparcia producentów samochodów, dwa z największą frekwencją to 318 IS Cup PL, gdzie ścigają się BMW oraz OMM Super S Cup z udziałem Mini Cooperów. Wyścigi obu klas dostarczają wielu emocji,

a startuje w nich po kilkunastu zawodników. Przy czym w BMW zawodnicy sami przygotowują swoje samochody, a w Mini wszyscy korzystają ze sprzętu obsługiwanego przez jedną firmę.

Bartosz Alejski jeździ szybko i pewnie od początku sezonu. Co prawda po kolizji nie ukończył szó- ➔➔



Walka w BMW jest bardzo zacięta, zwykle o zwycięstwo walczą bracia Marcin i Artur Lempertowie, walkę z nimi nawiązują Karol Mirowski, Michał Całek i Karol

stego tegorocznego wyścigu, ale w poprzednich wygrywał cztery razy i tylko raz był drugi. Kropkę nad i postawił w ostatnim wyścigu sezonu, gdzie startując z trzeciego rzędu na mokrej nawierzchni wyszedł na prowadzenie i zwyciężył z wyraźną przewagą nad resztą stawki. Wicemistrzem Polski został Tomasz Pawlaczyk, drugim wicemistrzem Adrian Lewandowski.

Wyka. Puchar wyruszył za granicę, zaplanowano gościnny występ w ramach DTM Classic na położonym niedaleko od polskiej granicy niemieckim torze Lausitzring. Niestety okazało się, że polska grupa musiała się spakować już po badaniu kontrolnym – samochody przygotowano zgodnie z przepisami międzynarodowymi FIA, tymczasem okazało się, że przepisy niemieckie są bardziej rygorystyczne →



styczne i zabrakło jednego dodatkowego wzmocnienia w klatce bezpieczeństwa... Kilka tygodni później na Salzburgringu w Austrii nie było już takich problemów i udało się rozegrać dwa wyścigi towarzyszące serii HistoCup. Mistrzem Polski po ostatecznie został Marcin Lempert przed swoim bratem Arturem i Michałem Całkiem.



W krajobrazie polskich wyścigów pewne miejsce znalazł cykl Toyota Racing Cup. Mimo że startuje w nim siódemka identycznie przygotowanych samochodów, to aż sześć razy w ośmiu startach zwyciężył Bartłomiej Czwartosz, który uzyskał sporą przewagę punktową nad Dawidem Czarnikiem i Jackiem Jureckim. Promotor pucharu zapowiada rozszerzenie stawki, w ostatnim weekendzie sezonu było już dziewięć samochodów, kolejne trzy są gotowe i mają się pojawić w przyszłym sezonie.

Od kilku lat w WSMP była klasa Picanto, rozgrywana równoległe do markowego pucharu Kia i często traktowana treningowo przez jego uczestników. Teraz, po zakończeniu rozgrywania pucharu, samochody w nim używane znalazły tu miejsce jako klasa DN-1. Znanych z poprzednich lat Filipa

Zagórskiego i Aleksa Sówkę dzielą zaledwie dwa punkty, ale coraz lepiej radzi sobie debiutant Alan Czyż, który wygrywając trzy z czterech ostatnich biegów wyszedł na prowadzenie. Niestety, na oficjalne wyniki sezonu przyjdzie nam poczekać, wyniki ostatnich wyścigów są zawieszane po kilku protestach sprowadzających się do szczegółów interpretacji regulaminu technicznego. ➔➔





Wreszcie DN3 czyli znane od lat Fiaty 126p, w części seryjnej (DN3-0) zwyciężył weteran Jacek Chojnacki, ale coraz trudniej przychodzi mu dorównanie tempa Markowi Kurzętkowskiemu. Walka wśród Maluchów z przeróbkami jest niezwykle zacięta, przed ostatnim weekendem prowadził Jakub Sykucki, ale blisko był Maciej Wielgosz, który w sześciu pierwszych wyścigach sezonu odniósł trzy zwycięstwa. Oba październikowe wyścigi wygrał jednak Mirosław Janducha i to on zdobył tytuł Mistrza Polski, pokonując Sykuckiego i Wielgosza. Bardzo ciekawa jest też klasa DN-2 (czyli samochody o pojemności do 1300 cm³), w punktacji na koniec sezonu taką samą liczbę punktów zgromadzili Przemysław Kaźmier-

czak w Suzuki Swift i Mateusz Ciesiółka w Fiacie Seicento Abarth – Kaźmierczak został Mistrzem dzięki większej liczbie wygranych wyścigów, drugim wicemistrzem został Krystian Ciesiółka (brat Mateusza, również w Seicento Abarth).

Słabsza frekwencja jest w klasach międzynarodowych, tu jednak koszty startu są znacznie większe.

W D4 do 2000 Bartosz Walkowiak skorzystał z regulaminu, traktującego turbodoładowany silnik diesel jak atmosferyczny i zbudował bardzo →→





mocne BMW E90. Tak samo dwulitrowa, ale bez doładowania, Honda Civic Katarzyny Terlikowskiej także była bardzo szybka, ale jednak wolniejsza do BMW. Terlikowska jeździła przez cały sezon bardzo równo, a jej samochód był bardzo niezawodny. BMW Walkowiaka zawiodło aż dwa razy, jednak to on ostatecznie zdobył tytuł mistrza. W D4 do 3500 Łukasz Stolarczyk w VG Golf TCR pokonał Gosię Rdest w Seacie Leon, która zazwyczaj była szybsza, ale nie ukończyła dwóch wyścigów. Wreszcie najszybsza D4 powyżej 3500 – tu

Mariusz Miękoś wykorzystuje przewagę sprzętową swojego Lamborghini Hurracan nad grupą Porsche 911 GT3, pogoni przewodzą Maciej Błażek i Janusz Szymański. W D5 powyżej 2000 rywalizują tylko dwa niesamowicie szybkie Radicale SR8, Jacek Zielonka wygrał z Przemysławem Pieniążkiem.

Wreszcie Endurance, czyli wyścig dwugodzinny. Tutaj oprócz czystej jazdy decyduje strategia, a często też szczęście. W połowie wyścigu samochody zjeżdżają na tankowanie, zmianę opon a przede →→





wszystkim na zmianę kierowców. W wielu parach jeden kierowca jest wyraźnie szybszy, od drugiego, więc dobór kolejności jest istotnym elementem strategii. Dodatkowo na torze często pojawia się samochód bezpieczeństwa (safety car, SC), który we wrześniowym wyścigu wyjeżdżał aż cztery razy. Powoduje to utratę wypracowanej nad rywalami przewagi i często istotnie wpływa na wyniki wyścigu. Stawka jest zróżnicowana, wolniejsi zawodnicy mają nawet kilka okrążeń straty i za samochodem bezpieczeństwa mieszają się z najszybszymi. Wreszcie zawodnicy zdublowani mogą wyprzedzić SC, tak żeby stawkę prowadził lider wyścigu. Wydaje się to proste i oczywiste, dopóki tenże lider nie zjedzie na tankowanie... Ostatnio długo po wyścigu trwały dyskusje i próby zrozumienia, dlaczego, kiedy i komu pozwolono albo nie pozwolono na wyprzedzenie SC.

W tym roku dużym wzmocnieniem są dwa bardzo szybkie Radicale, tyle że jeżdżą z przygodami i tylko raz jed-

nemu z nich udało się ukończyć wyścig. Też bardzo szybkie jest też Lamborghini Mariusza Miękosia, ale większe zużycie paliwa powoduje, że musi zjechać do boksów nie raz, ale dwa razy. W tej sytuacji klasyfikacji generalnej przewodzą trzy Porsche 911: Mistrzami Polski zostali Maciej Błażek z Mateuszem Lisowskim, pierwszymi wicemistrzami Janusz Szymański z Gosią Rdest, a drugimi wicemistrzami Radosław Kordecki z Sebastianem Mielcarkiem. ■



Dakar 2021

(jednak) mocniejszy niż... COVID-19

TEKST: MACIEJ RZOŃCA, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Od roku pandemia koronawirusa COVID-19 paraliżuje świat praktycznie pod każdym względem (zapewne poza branżą funeralną). Dobrą wiadomością w tym pandemicznym zawirowaniu jest to, że (słynny jak najbardziej) Rajd Dakar 2021 odbędzie się!



Od roku pandemia koronawirusa COVID-19 paraliżuje świat praktycznie pod każdym względem (zapewne poza branżą funeralną). W 2020 roku – ograniczając się tylko do tematu sportów samocho-

dowych – odwołano lub pozbawiono publiczności (oraz samych zawodników, ich zespołów sponsorskich i organizatorów) mnóstwa zawodów, od lokalnych do tych mających rangę mistrzostw świata. Wiąże się to dla wszystkich zainteresowanych →→

z kolosalnymi stratami finansowymi (no, może poza kibicami, ale im zapewne nie o to chodziło...). Dobrą wiadomością w tym pandemicznym zawirowaniu jest to, że (słynny jak najbardziej) Rajd Dakar 2021 odbędzie się!

Będzie to już 43. edycja rajdu, która ponownie odbędzie się na Bliskim Wschodzie – trasa będzie przebiegała w całości na terytorium Arabii Saudyjskiej w dniach 3-15 stycznia 2021 roku. Zarówno start i meta zaplanowana została w mieście Dżudda. Trasa będzie liczyła 7 646 km, w tym 4 767 km odcinków specjalnych. Nowością będzie to, że wszystkie odcinki specjalne będą całkowicie nowe, a ich trasa będzie już nie tak szybka i bardziej techniczna, niż w tym (2020) roku. Organizatorzy tym razem większy nacisk położyli na umiejętności nawigacyjne uczestników.

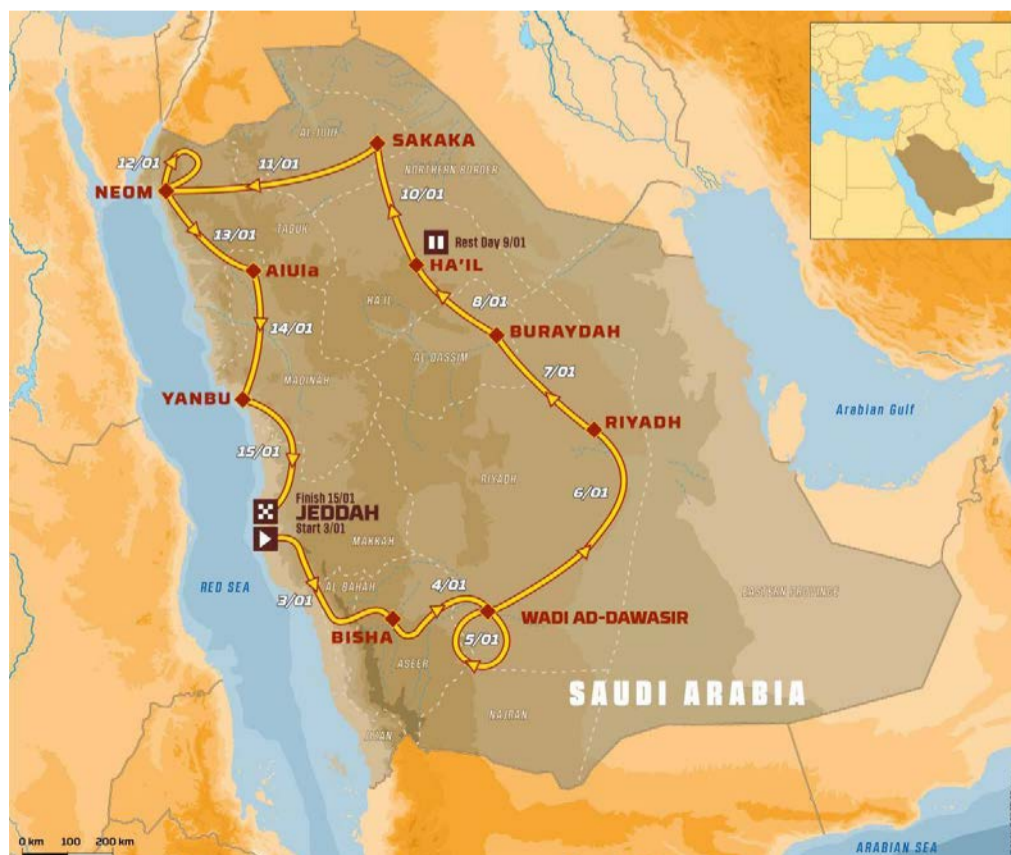
Do najbliższej edycji Dakaru zgłosiło się łącznie – mimo pandemii – 321 załóg: 108 motocyklistów oraz 21 zawodników na quadach, ponadto załogi 124 samochodów oraz SSV oraz 42 ciężarówek. Ponadto na starcie pojawi się 26 pojazdów w rywalizacji „na regularność” pod nazwą „Dakar Classic”, dla samochodów i ciężarówek zbudowanych przed rokiem 2000.

– Często mówi się, że sam udział w Dakarze jest zwycięstwem. Takie poczucie z pewnością będziemy mieli 3 stycznia w Dżuddzie – powiedział David Castera, rozpoczynając wyjątkową w historii prezentację on-line Dakaru 2021. – Przygotowania, a w szczególności rekonesans na trasie przeprowadzono w warunkach znaczących ograniczeń w podróżowaniu. Także sam rajd zostanie przeprowadzony w niecodziennych warunkach, przy zachowaniu restrykcji sanitarnych, które zapewnią wszystkim maksymalną ochronę przed wirusem Covid-19. Ale, jak co roku, największy rajd świata zapewni kibicom off-roadu wielką porcję emocji, zgodnie z maksymą twórcy imprezy Thierry Sabine, czyli: „wyzwania są dla tych,

którzy ruszają w drogę, marzenia dla tych, którzy zostają w domu”.

Zgodnie z założeniami organizatorów Dakaru 2021, dzięki charakterystyce trasy, a także nowemu regulaminowi, szybkości będą mniejsze, co przełoży się na poprawę bezpieczeństwa, a wynik będzie w większym stopniu zależał od umiejętności uczestników. Wśród zapowiadanych uczestników nie zabraknie słynnych (niegdyś i obecnie) zawodników – Carlos Sainz, Nasser Al-Attiyah, Sebastien Loeb, Joan „Nani” Roma czy Cyril Despres.

Jak zwykle nie zabraknie na starcie Polaków. Do edycji 2021 zgłosiło się dziesięciu uczestników z naszego kraju. Wśród motocyklistów swój akces zgłosił Adam Tomiczek (Husqvarna), Maciej Giemza (Husqvarna), Konrad Dąbrowski (KTM), Jacek Bartoszek (KTM). Quady to Kamil Wiśniewski (Yamaha) i Arkadiusz Lindner (Lindner 91 Team). Utytułowany i bardzo doświadczony Rafał Sonik zrezygnował ze startu w związku z niepewną sytuacją zdrowotną – jedna osoba, u której zostanie stwierdzony wynik pozytywny powoduje wykluczenie z rajdu całej ekipy. To dla naszego mistrza zbyt duże ryzyko. W samochodach wystartuje Kuba Przygoński i jego pilot Timo Gottschalk (Toyota), a także załoga Aron Domżała i Maciej Marton (Can-Am) w klasie SSV. ■



Wyścigi za Oceanem

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

W połowie listopada, dokładniej w dniach 12 – 14, na torze Sebring odbył się długodystansowy wyścig 12-godzinny. Wystartował w nim polski zespół Inter Europol Competition z Jakubem Śmiechowskim za kierownicą prototypu klasy LMP2. To był drugi start polskiej ekipy w serii wyścigowej IMSA.

W październiku w wyścigu Petit Le Mans na torze Road Atlanta, zespół minął metę na trzecim miejscu w klasie LMP2. W listopadowym starcie zespół w składzie Matthew Bell, Jakub Śmiechowski i Naveen Rao w samochodzie Oreca 07 Gibson dojechali na czwartej pozycji w klasie i 17. w klasyfikacji generalnej. Wyścig przez pierwsze cztery godziny układał się zgodnie z planem, tempo było dobre i Oreca z numerem 51 znalazła się na prowadzeniu w klasie LMP2. Nie wielki błąd Jakuba Śmiechowskiego skończył się rozbiciem samochodu, na tyle jednak szczęśliwie, że kierowcy nic poważnego się nie stało, a auto dotarło do serwisu. Tam mechanicy w ciągu czterdziestu minut doprowadzili samochód do wyścigowej sprawności i Oreca nr 51 powróciła do walki jako 29. samochód w stawce. Przed końcem wyścigu wyprzedzili dwunastu rywali, jednak w stawce LMP2 powrócić do walki o zwycięstwo się nie dało.

Starty polskiego zespołu Inter Europol Competition w dwóch wyścigach amerykańskiej serii były jednym z elementów przygotowań do sezonu 2021. Z jednej strony chodzi o poznanie nowego samochodu; opanowania szybkiego serwisu w czasie wyścigów i poznanie najróżniejszych szczegółów, które pozwolą wybrać najbardziej optymalną strategię w czasie zawodów. Z drugiej strony chodzi o rozpoznanie specyfiki wyścigów w USA, wszak zespół w przyszłym sezonie będzie rywalizował w Długodystansowych Mistrzostwach Świata (WEC – World Endurance Championship), które rozpoczną się 19 marca wyścigiem 1000 mil Sebring. ■



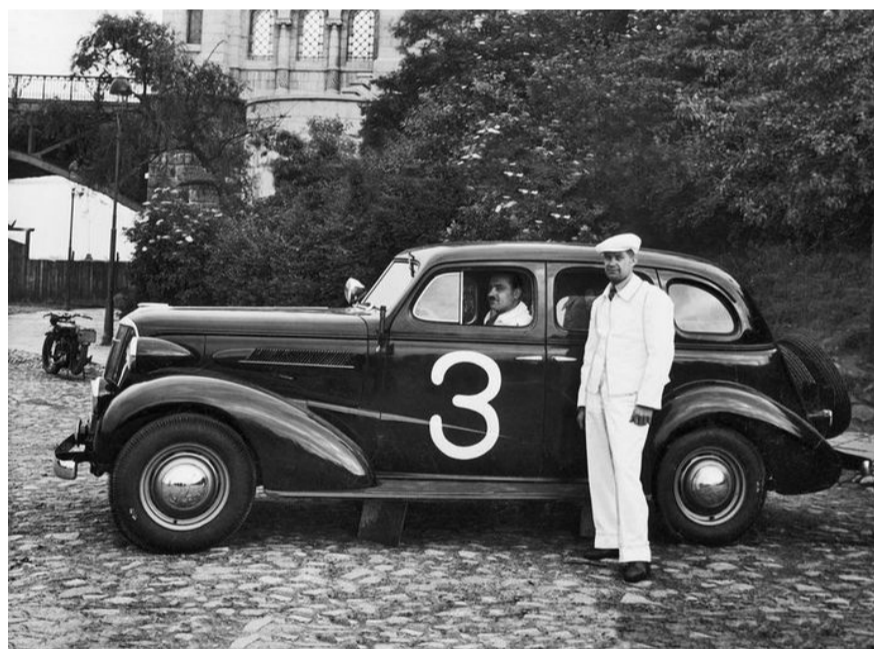
Wydarzenia i rocznice: listopad 2020

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Zapomniany geniusz

31 października 2020 roku w wieku 90 lat zmarł sir Sean Connery, jeden z najwybitniejszych brytyjskich – a właściwie szkockich - aktorów. W swojej karierze wystąpił w kilkudziesięciu filmach, ale prawdziwą sławę (będąc u progu aktorskiej kariery) przyniosła mu rola agenta 007 w niewątpliwie kultowej serii o przygodach Jamesa Bonda. Jednakże kim byłby ów agent w służbie brytyjskiej korony bez mnóstwa gadżetów, wśród których najważniejszym był samochód Aston Martin wyposażonym w „dodatkowe funkcje” przez Q? Ale – co najważniejsze – jaki byłby filmowy „image” Bonda, czym by jeździł, gdyby nie pewien Polak o nazwisku Marek, Tadek Marek?

Kilka lat temu na łamach iAuto napisałem tekst o Mieczysławie Bekkerze, który zmuszony II wojną światową opuścił Polskę i po latach stał się głównym konstruktorem amerykańskiego „łazika” na Księżycu, czyli LVR (Lunar Lunar Vehicle), któ-



rych trzy egzemplarze do dzisiaj (i zapewne jeszcze przez wiele wieków) będą na powierzchni Srebrnego Globu symbolem ludzkiego geniuszu, czy po prostu... pomysłowości. Postać nieco – niestety – zapomniana w naszej (polskiej) świadomości. Za czasów PRL komunistyczna władza skutecznie blokowała informacje o Polakach, którzy na tzw. Zachodzie robili kariery, a przede wszystkim odnosili naprawdę duże sukcesy zawodowe. Taką osobą był Mieczysław Bekker, taką osobą był Tadeusz Marek...



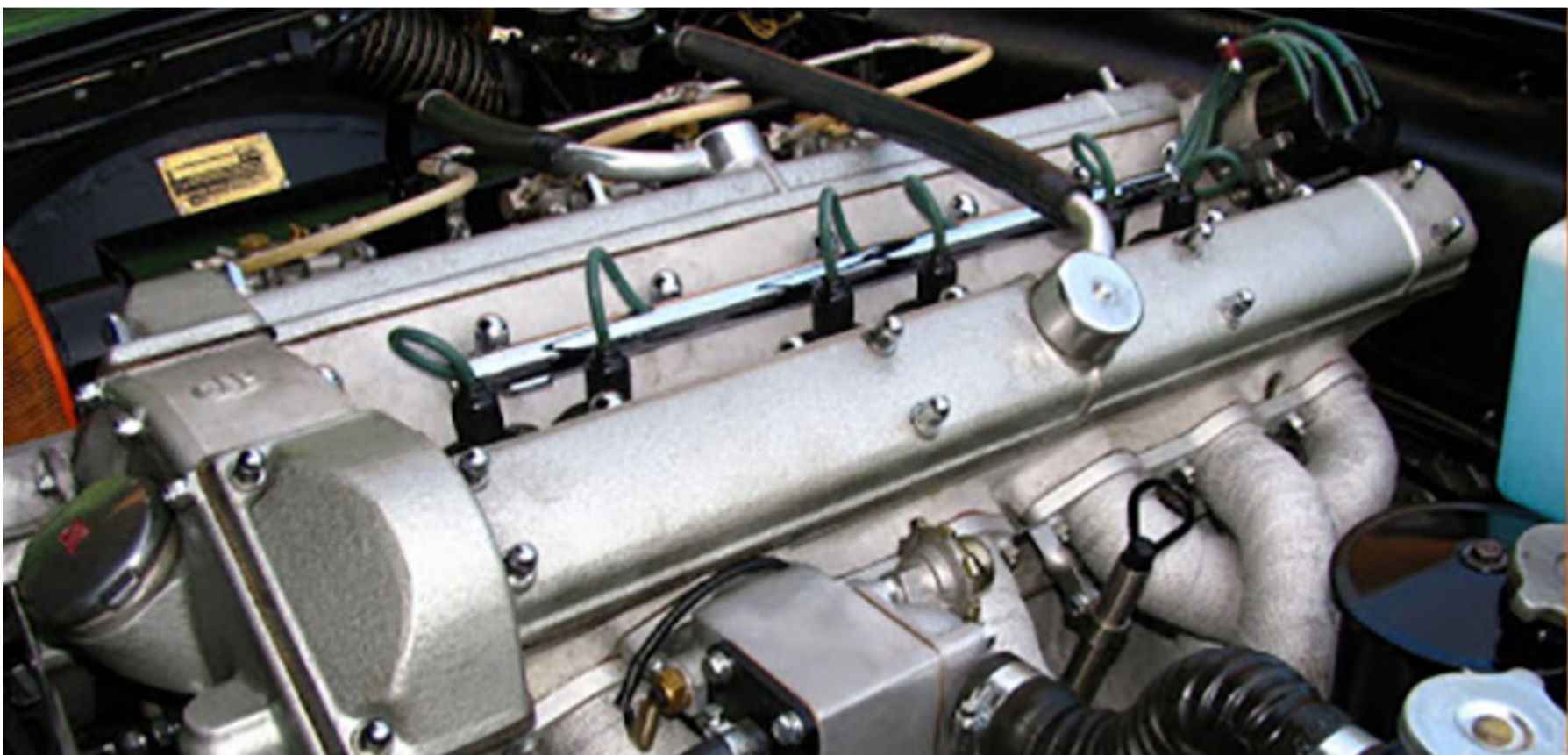
Ale, zanim zajmę się tematem Tadeusza (Tadka) Marka, pozwolę sobie na przytoczenie fragmentu moich przemyśleń na temat skutków II wojny światowej dla Polski, które napisałem przy okazji tekstu na temat Bekkera:

A czy milion osób, to dużo? (...). Chciałem spróbować wyobrazić sobie milion osób i wpadłem na pewien pomysł. Sięgnąłem do 500-stronicową książkę „Wytrącony z równowagi” autorstwa Jeremy’ego Clarksona, która ma standardowy format i czcionkę. Zacząłem liczyć i wyszło mi przeciętnie 50 znaków (bez spacji) w jednym wierszu. Mnożąc to przez 32 wiersze na stronie otrzymałem wynik 1600 znaków. A więc ta cała (całkiem gruba) książka ma łącznie 800 tysięcy znaków (w rzeczywistości dużo mniej biorąc pod uwagę akapity oraz to, że wiele zamieszczonych tam felietonów kończy się z połowie

strony). Do miliona jeszcze sporo brakuje... Aby więc mieć wyobrażenie o 6 milionach potrzeba wziąć już osiem(!) takich książek. I pamiętać, że każdy wydrukowany w nich znak – a więc litera, ale też kropka i przecinek - to jedna osoba...

A dlaczego 6 milionów? Bo szacunkowo właśnie tyle w trakcie II wojny światowej zginęło polskich obywateli! (Najwyższy odsetek z wszystkich krajów uczestniczącej w wojnie – śmierć poniosło 220 osób na 1000 mieszkańców, w ZSRR 116 na 1000, we Francji 15). Ze szczególną zjadłością Niemcy i sowieccy okupanci eksterminowali osoby wykształcone (szacuje się, że zginęło 40 proc lekarzy, 33 proc nauczycieli niższych szczebli oraz 30 proc naukowców i wykładowców szkół wyższych (w tym 700 profesorów!). Gdyby zaledwie tylko 1 procent zamordowanych i poległych w walkach polskich obywateli miało wyższe wykształcenie, to i tak daje to liczbę 60 tysięcy osób!

Do tego doliczmy kolejne dziesiątki tysięcy osób (głównie żołnierzy), którzy wojnę przeżyli, ale nie mogli powrócić do Polski w obawie przed komunistycznymi represjami i musieli szukać swej życiowej drogi na obczyźnie... Jedną z nich był (...) Mieczysław Bekker”, którego zespół inżynierów skonstruował LRV (Lunar Roving Vehicle), czyli po prostu księżycowy „łazik”, którego trzy egzemplarze wozily po Srebrnym Globie astronautów misji Apollo 15, 16 oraz 17... →→





Taką też osobą, która zdecydowała się pozostać po II wojnie światowej na Zachodzie był urodzony w 1908 roku, pochodzący z Krakowa, Tadeusz Marek. Był pasjonatem motoryzacji, który po ukończeniu Uniwersytetu Technicznego w Berlinie rozpoczął pracę w Państwowym Zakładach Inżynierii. (Wcześniej jeszcze, podczas studiów, startując w zawodach motocyklowych uległ ciężkiemu wypadkowi, w wyniku którego stracił nerkę). W PZInż. Marek stał się członkiem zespołu inżynierów konstruujących motocykl CWS M111, bardziej znanym pod nazwą Sokół 1000. Jego zainteresowanie skupiało się na silniku jednoślada. Pracował także dla Fiata oraz General Motors

Nie stracił jednak zainteresowania sportową rywalizacją, ale motocykl zamienił na samochód i rozpoczął starty w rajdach. M. in. trzykrotnie wziął udział

w Rajdzie Monte Carlo – 1937 (pilot Józef Jakubowski, Polski Fiat 508), 1938 (pilot: brak danych, Lancia Aprilia), 1939 (pilot Witold Pajewski, Opel Olympia). Ukoronowaniem sportowej kariery było zwycięstwo Tadeusza Marka w XII Międzynarodowym Rajdzie Automobilklubu Polski o Grand Prix Polski, czyli Rajdzie Polski w (najmocniejszej) Klasie IV (Chevrolet Master). Potem rozpoczęła się wojna...

Ze względu na stan zdrowia Marek nie został zmobilizowany, ale jako cywilny pracownik wojska trafił do Francji, a potem m.in. przez Casablankę i Gibraltar – po dwuletnich wędrówkach – do Wlk. Brytanii. Tam, będąc cały czas w kontakcie z polskimi władzami wojskowymi, rozpoczął pracę w fabryce Forda jednocześnie tłumacząc fachową literaturę techniczną na język polski dla potrzeb polskiej armii. →→

Brytyjczycy docenili talent Marka - którego imię zostało w końcu uproszczone na Tadek - i w 1944 roku wciągnęli go do tajnego projektu nad budową nowego, potężnego czołgu Centurion. Polski inżynier oczywiście zajął się silnikiem nazwanym Meteor... Niedługo później wojna w Europie dobiegła końca. Centurion z nowym silnikiem został jakiś czas później ukończony i wprowadzony do służby, ale Marek przy tym już nie było, gdyż gdy tylko kapitulacja III Rzeszy stała się faktem poprosił o zwolnienie z tej służby. Przeniósł się natomiast na kontynent, gdzie stał się pracownikiem słynnej UNRRA, czyli organizacji niosącej (głównie żywnościową) pomoc dla głodującej ludności. Marek jest kierowcą, mechanikiem, który z bronią w ręku jeździ ciężarówką po Niemczech. Zdarza mu się wjeżdzać do radzieckiej strefy okupacyjnej, w wyniku czego podjął decyzję, że nie wróci do Polski pod rządami komunistów i pozostanie na Zachodzie.

Jednak pierwsze powojenne lata, jak dla wielu Polaków, którzy nie chcieli lub nie mogli wrócić do ojczyzny, były bardzo trudne. Marek miał się różnych zajęć, często „klepał biedę” i dopiero w 1949 roku, gdy gospodarka Wlk. Brytanii nieco stanęła na

nogi znalazł zatrudnienie w Austin Motor Company. W wolnym czasie projektował dla tej firmy duży, ośmiocylindrowy silnik, ale zarząd podjął decyzję, że Austin nadal będzie producentem małych, niedrogich samochodów. W tej sytuacji Marek związał się w 1954 roku z Aston Martinem, wówczas niewielką, ale znaną firmą specjalizującą się w niewielkich seriach samochodów sportowych. Tadek Marek zrobił tak duże wrażenie na szefostwie, że zatrudniono go na stanowisku szefa działu silników, gdzie w końcu mógł rozwinąć skrzydła. Pierwszym jego dziełem stał się 6-cylindrowy silnik o pojemności 3,7 l i mocy 240 KM, który zamontowano po raz pierwszy w 1956 roku w wyścigowym modelu DBR2. Lekko zmodyfikowany silnik trafił dwa lata później do nowego modelu Aston Martina, czyli DB4. Od tego momentu zaczęło się istne szaleństwo, po ekskluzywny i drogi samochód zaczęły ustawiać się kolejki, a silnik okazał się tak dobry, że trafiał do kolejnych generacji auta: DB5 (1963), DB6 (1965), DBS (1967).

Po debiucie DB5 producenci filmów o Jamesie Bondzie uznali, że ten na wskroś brytyjski, ekskluzywny samochód o doskonałych osiągnięciach stanie →→

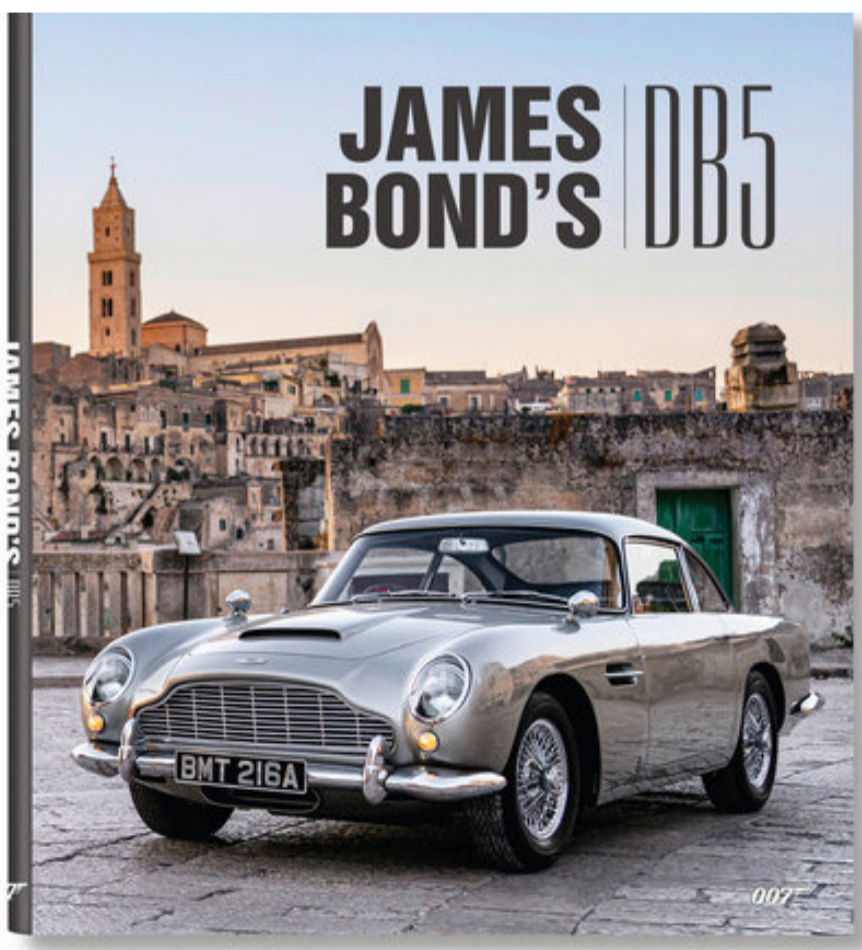




się „służbowym” samochodem agenta 007 i takim pozostał na następne dekady...

Drugim silnikiem autorstwa Tadek Marka była jednostka V8 o pojemności 5,3l, nad którą pracował od połowy lat 60-tych, a ostatecznie trafiła do klientów w 1969 roku pod maską modelu DB8

Vantage. Ta jednostka napędowa okazała się również doskonała, czego dowodem może być fakt, że produkowana była aż do 2000 roku, czyli ponad 30 lat! Oprócz skonstruowania tych dwóch wspaniałych silników Marek ponadto zmodernizował silnik Lagonda, który zastał po przyjeździe do Aston Martina.



Tadek Marek wyjechał wraz z żoną do Włoch w 1968 roku, gdzie zmarł w 1982. Warto na koniec dodać, że reżyser i filmowiec Andrzej Ślęzak przygotowuje się do nakręcenia filmu dokumentalnego o zasięgu międzynarodowym o tym wybitnym, ale mało znanym, polskim konstruktorze. (Realizację projektu można wesprzeć poprzez zbiórkę pieniędzy na: pomagam.pl/staloweserce).

Na koniec można się zastanowić, jak wielu wspaniałych Polaków zostało zapomnianych czy przemilczanych? Komunistyczne władze PRL nie miały interesu, by wspominać o osobach, które odnosiły sukcesy zawodowe na świecie. W przypadku Marka, Brytyjczycy z kolei nie mieli powodów, by ekspozować fakt, iż ich kultowy samochód – wręcz ikona brytyjskiej motoryzacji – napędzany jest silnikiem skonstruowanym przez cudzoziemca... ■

