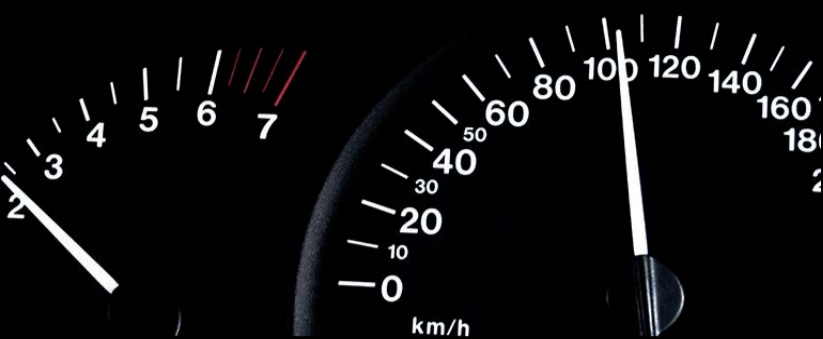


# iAuto

Numer 150, grudzień 2020





## OD REDAKCJI



W rejestrach Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców

widnieje milion osiemset tysięcy Maluchów, sześćset tysięcy F125 i prawie tyle samo Polonezów. Są też Syreny, Trabanty, Wartburgi, Zastawy, Warszawy

i niemała lista modeli produkowanych i montowanych oraz sprowadzanych przed laty do Polski. W sumie niemal 25 milionów samochodów osobowych. Ich średni wiek, to ponad 20 lat.

W rzeczywistości, na podstawie realnych danych firmy SAMAR, statystyczny i jeżdżący po drogach samochód w Polsce ma około 13 lat. To oznacza, iż nietrudno spotkać na drodze samochód dwudziestoletni obok rocznego, piętnastoletni obok pięcioletniego, i tak dalej. W korkach wszyscy stoją tak samo, na drogach jadą podobnie, tyle że te starsze nie spełniają nowych norm emisji. Głównie z tego powodu wiek samochodu uważany jest za coś bardzo złego. A także dlatego, że w powszechnej opinii auta starsze są zagrożeniem na drogach, są niebezpieczne, niesprawne.

Jeśli auto przechodzi badanie techniczne, to ma sprawne hamulce, układ kierowniczy, zawieszenie, opony, oświetlenie, wycieraczki i nie ma dziur w karoserii. Oczywiście zużycie paliwa i wynikające z tego emisje CO<sub>2</sub> i innych związków jest większe niż w samochodach nowych.

Co prawda starszy samochód (w pełni sprawny) truje bardziej, ale zastąpienie go nowym dla planety jest bardziej kosztowne, niż jego dalsza eksploatacja. Trzeba zużyć bardzo dużo energii aby wydobyć rudy, z nich wytopić metale, zasilić działania fabryk produkujących szyby, tworzywa sztuczne, przewody elektryczne, akumulatory, silniki i skrzynie biegów, opony... Wszystko to trzeba przewieźć w jedno miejsce, zmontować i gotowe auta rozwieźć po świecie. Do tego zastąpienie starego auta nowym wiąże się z kosztami środowiskowymi demontażu starszego auta.

Teraz trzeba porównać szkodliwe skutki eksploatacji nowego i, powiedzmy 15-letniego auta. Jak wychodzi? Największy ślad węglowy pozostawia produkcja samochodów, ich eksploatacja kosztuje Ziemię znacznie mniej. Może więc warto zadbać o istniejące auta?

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski

**Retrofity zakazane - 3**

**Honda z hybrydą - 5**

**Miejskie cacko - 8**

**Na miarę potrzeb - 12**

**Siemiorka story - 14**

**Hucpa I zera - 24**

**Idzie zima, albo i nie idzie - 26**

**Samochody ekskluzywne w PRL - 30**

**Góry, sport i samochody - 33**

**Pucu, pucu, glancu, glancu... - 34**

**Polacy jadą na Dakar - 38**

**Kalendarium - 41**

**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



# Retrofity LED zakazane



INSTYTUT TECHNIKI SAMOCHODOWEJ

Moda na światła samochodowe typu LED nie ustaje. Wraz z nią popularność zyskują także nielegalne źródła światła montowane w reflektorach fabrycznie przystosowanych do żarówek halogenowych. Powód? Wiara, że poprawi się widoczność przez wykorzystanie najnowszych technologii. Jednak, czy tak jest w rzeczywistości?

**K**ażdy kierowca chce mieć dobrze oświetloną drogę, aby bezpiecznie podróżować po zmroku, zwłaszcza poza terenem zabudowanym. Sęk w tym, że oświetlenie pojazdów nie dorównuje temu z przydrożnych latarni, nie wspominając już o świetle dziennym. Co gorsza, nie wszystkie pojazdy oferują oświetlenie takiej samej jakości. Problem ten dotyczy głównie starszych aut, które posiadają zużyte lampy lub archaiczną konstrukcję reflektorów. Niestety, także w nowych samochodach może okazać się, że światła zapewniają oświetlenie na minimalnym poziomie określonym przepisami. Przy mało precyzyjnym układzie poziomowania i nisko zamocowanych reflektorach może to być zaledwie 20 metrów. To częsta przypadłość w wielu

pojazdach ciężarowych i autobusach, nieobca także autom osobowym. Nie dziwi zatem fakt, że spora grupa kierowców, w tym zawodowych, decyduje się na „ulepszenie” oświetlenia poprzez instalowanie zamienników żarówek halogenowych wykonanych w technologii LED - tzw. retrofitów.

- Montaż LED-ów jako zamienników żarówek reflektorowych jest w Polsce nielegalny. Trzeba też wiedzieć, że tylko niektóre produkty i to w połączeniu z konkretnym reflektorem poprawiają widoczność drogi, nie oślepiając przy tym innych kierowców. Jednak nie da się tego sprawdzić ani wzrokiem, ani przyrządem stosowanym do ustawiania świateł. Na dodatek subiektywne odczucia zwykle są mylące, ponieważ wielu kierowców, a nawet →→

diagnostów myśli, że skoro granica światła i cienia jest wyraźna, to światła są dobre. Tak jednak nie jest. Nie tylko kształt i wyrazistość granicy ma tu znaczenie, ale natężenie oświetlenia, a ściślej jego rozkład w całej wiązce. Granica może być bowiem wyraźna, mimo to światła nad nią jest o wiele za dużo, dlatego większość zamienników oślepia, przekonuje dr inż. Tomasz Targosiński z Instytutu Transportu Samochodowego.

Na szczęście są także dobre światła. Odpowiedniej jakości zamiennik LED-owy w połączeniu z konkretną konstrukcją reflektora daje zdecydowanie

*Z danych Instytutu Transportu Samochodowego wynika, że aż 98 proc. polskich kierowców doświadcza oślepiania przez inne samochody, a 40 proc. skarży się, że ich światła świecą źle lub za słabo.*

lepsze oświetlenie drogi, a przy tym nie oślepia. Aby to zagwarantować i nie powodować zagrożenia dla innych uczestników ruchu taka para (zamiennik i reflektor) powinna być bardzo dokładnie sprawdzona.

– *Na tej zasadzie stosowanie niektórych zamienników zostało ostatnio zalegalizowane w Niemczech. Jednak ich używanie jest obwarowane określonymi warunkami i zostało ograniczone do konkretnych modeli LED-owych zamienników i lamp wybranych samochodów. Współpraca zamiennika i reflektora została zweryfikowana na podstawie szczegółowych badań laboratoryjnych, a dla źródeł światła spełniających wymagania przyznano odpowiednie dopuszczenia. Ponadto, po zainstalowaniu takiego konkretnego zamiennika wymaga się od kierowcy wożenia wydrukowanego urzędowego potwierdzenia zgodności i okazywania go przy każdej kontroli pojazdu. W Polsce na razie nie jest to możliwe* – wyjaśnia dr inż. Targosiński.

Instytut Transportu Samochodowego zaproponował rozwiązanie znacznie prostsze i bardziej uniwersalne, czyli badanie konkretnej pary zamiennik-reflektor już na pojeździe za pomocą analizatora światła. To nowatorskie urządzenie, które w warunkach serwisu lub stacji kontroli pojazdów, szybko i precyzyjnie mierzy całą wiązkę świetlną wychodzącą z reflektora. Takie sprawdzenie, udokumentowane potwierdzonym wydrukiem, jeśli dałoby wynik pozytywny, mogłoby w przyszłości upoważniać do poruszania się po drogach publicznych pojazdem wyposażonym w zamienniki LED, analogicznie jak niemieckie. Oczywiście po urzędowym dopuszczeniu takiej procedury i z obowiązkiem posiadania oraz okazywania potwierdzenia badania przy każdej kontroli.

– *Zaletą polskiego rozwiązania jest to, że nie ma żadnych ograniczeń co do użytych zamienników i reflektorów, jeśli tylko taka konkretna para (zamiennik-reflektor) lepiej oświetla drogę i nie oślepia innych kierowców. Zamiast kopiować pomysły innych, możemy wdrożyć własne, do tego lepsze, które przy okazji zapobiegają niekontrolowanemu używaniu nielegalnych zamienników* – argumentuje ekspert z ITS.

Z danych Instytutu Transportu Samochodowego wynika, że aż 98 proc. polskich kierowców doświadcza oślepiania przez inne samochody, a 40 proc. skarży się, że ich światła świecą źle lub za słabo. Problem jakości oświetlenia nabiera szczególnego znaczenia szczególnie w porze jesienno-zimowej, gdy zmrok zapada wcześniej, a widoczność jest utrudniona również w ciągu dnia m.in. za sprawą niesprzyjających warunków atmosferycznych. Właściwe oświetlenie to kwestia bezpieczeństwa.

Pamiętajmy, że sprawne światła są gwarantem bezpieczeństwa na drodze. Minimalizują ryzyko wypadku drogowego, gdyż te najtragiczniejsze w skutkach mają miejsce najczęściej na drogach pozamiejskich po zapadnięciu zmroku. To właśnie tam ryzyko wypadku śmiertelnego z pieszym jest aż 12-krotnie większe niż za dnia. ■



# Honda z hybrydą



Honda CR-V 2.0 i-MMD Hybrid

TEKST I ZDJĘCIA: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC

Jeździłam Hondą CR-V Hybrid. To największy SUV Hondy, jeden z ulubionych na polskim rynku samochodów z segmentu C. Ja miałam do dyspozycji najciekawszą wersję tego auta z układem hybrydowym i napędem na wszystkie koła. Poza tym zawsze ceniłam Hondę za wszechstronność, funkcjonalność i design. Jak było tym razem?

**T**o już piąta generacja modelu CR-V, po raz pierwszy pojawił się 25 lat temu. Obecnie zamiast lubianego i niezawodnego silnika wysokoprężnego mamy napęd hybrydowy, który ma bardzo ciekawy sposób działania. CR-V - według mnie - to udany samochód. Zdecydowany kolor nadwozia doskonale kontrastuje

z licznymi chromowanymi elementami - wygląda elegancko i prestiżowo. Fajnie wkomponowane reflektory o ciekawym kształcie oraz lampy tylne oraz spoiler dachowy z dodatkowym światłem stop to elementy charakterystyczne dla tego modelu. Zwracają uwagę masywne nadkola, felgi i opony, ostre linie nadwozia i krótki zwis. Kierowca →→



doceni duże lusterka wsteczne i dobrą widoczność, chociaż czasem widok wstecz skutecznie ograniczają masywne słupki C. Najnowsza CR-V jest nieco większa od poprzedniczki (4,6 m dł., 1,86 m szer., 1,68 m wys.). Auto jest duże i ma podwyższony prześwit, ale łatwo się nim manewruje. Ważny element w tego typu autach to bagażnik. W CR-V jego standardowa objętość wynosi 561 litrów. Po złożeniu asymetrycznie składanych oparć siedzeń tylnych wzrasta ona do 1756 litrów. Duża pokrywa komory bagażnika, szeroki otwór oraz dość nisko prowadzony próg zapewnia łatwość pakowania wszelkiego rodzaju bagaży. Uniwersalność nadwozia powoduje, że auto może mieć różne przeznaczenie. Dobrze radzi sobie w ruchu miejskim, funkcjonalne wnętrze i nieco podwyższone nadwozie powodują, że auto sprawdza się również podczas dalekich podróży, a praktyczne rozwiązania sprawiają, że doskonale spełni swoją rolę jako auto rodzinne. Czegoż chcieć więcej?

We wnętrzu Hondy poczułam się doskonale od pierwszego ...wejścia na jej pokład. Łagodne linie deski rozdzielczej, subtelnie wkomponowane nawiewy z chromowanymi obwódkami nadają wnętrzu nowoczesnego charakteru. Przycisków jest sporo, ale w ciągu kilku minut byłam w stanie

zorientować się co, gdzie i jak. W centralnej części deski rozdzielczej dominuje dużych rozmiarów kolorowy, 7-calowy ekran dotykowy, który jest częścią systemu multimedialnego Honda Connect. Pozwala on, między innymi, na połączenie z Internetem za pośrednictwem smartfona. Wyświetlacz ten obsługuje przede wszystkim system audio, Bluetooth, nawigację oraz przekazuje obraz z kamery cofania. Klimatyzacje i głośność radia regulujemy nadal klasycznymi przyciskami. A poza tym – to lubię najbardziej - w Hondzie CR-V siedziałam wysoko i czułam się bezpiecznie. Możliwość regulacji fotela i kierownicy w różnych płaszczyznach pozwala na wybranie pozycji najbardziej optymalnej. Fotele są wygodne, kierownica doskonale leży w dłoniach, jest mnóstwo praktycznych schowków. Widoczność jest doskonała dzięki dużym przeszklonym powierzchniom. Także z tyłu, dzięki regulowanym oparciom kanapy, jest wystarczająca ilość miejsca, a siedzący tam pasażerowie mają do dyspozycji nawiewy klimatyzacji oraz dwa gniazda USB.

Układ napędowy Hondy w testowanym modelu to kolejna dobra wiadomość dla potencjalnych nabywców tego auta. Technologia i-MMD (intelligent Multi-Mode Drive) zapewnia dobre osiągi i niskie zużycie paliwa. Na zespół napędowy

składa się silnik benzynowy o pojemności 2 l oraz dwa silniki elektryczne. Ich łączna moc to 184 KM. Wszystko dzieje się poza kontrolą kierowcy, a cała praca systemu jest wyjątkowo harmonijna. Do dyspozycji mamy trzy tryby jazdy - zwykły, sportowy oraz eco. Jazda hybrydowym modelem Hondy CR-V jest komfortowa, bezstresowa i miła. Auto dobrze reaguje na pedał przyspieszenia, bezstopniowa skrzynia automatyczna działa precyzyjnie i zapewnia płynność jazdy. Duża masa własna →→







samochodu (ponad dwie tony) nie sprawia problemów (może trochę podczas szybkiego pokonywania ostrych zakrętów), a CR-V generalnie to auto dynamiczne. Wyprzedzanie nie stanowi problemu, a na osiągnięcie prędkości 100km/h trzeba 9,2 sekundy. To niezły wynik, zwłaszcza dla tak dużego SUV-a. Przy wyższych prędkościach trochę narzekałam na hałas we wnętrzu. Co istotne - wizyty na stacjach benzynowych nie są zbyt częste: w trasie to około 8 l/100 km, a podczas spokojnej jazdy wynik ten będzie znacznie lepszy bo ok. 6,5 l/100 km. Najlepsze rezultaty osiągniemy w mieście. Podobał mi się precyzyjny - elektronicznie wspomagany - układ kierowniczy. Wszystko pod kontrolą i o to chodzi.

Honda CR-V to auto bogato wyposażone, właściwie niczego w nim nie brakuje. Kierowcę wspomaga pakiet nowoczesnych systemów - m.in. system ograniczający możliwość kolizji, który monitoruje prędkość jazdy i odległość od poprzedzającego pojazdu i wyhamowuje auto. Zgodnie z obowiązującym

obecnie standardem także i w Hondzie CR-V jest system stabilizacji toru jazdy (VSA) czy też system wspomagania ruszania na wzniesieniu (HSA). Jest też dobrej jakości kamera cofania i przydatny system ostrzegania o ruchu poprzecznym przy cofaniu, (dostępny jako opcja) podobnie jak system bezkluczkowy czy ambientowe podświetlenie klamek oraz wnętrza. Wybierać można jedną z czterech wersji wyposażeniowych: Comfort, Elegance, Lifestyle oraz najbogatsza, Executive. Najtańsza wersja Comfort kosztuje 142 400 zł, testowana (Life styl) 166 000 zł, a najdroższa 189 900 zł.

Honda CR-V z napędem hybrydowym to samochód atrakcyjny stylistycznie i wielozadaniowy. Sprawdza się jako auto rodzinne, jest przestronny, praktyczny i ekonomiczny. Trochę ponarzekałam na mało perfekcyjnie działające multimedia, w niektórych sytuacjach np. podczas pokonywania ciasnych zakrętów czułam dużą masę auta. Główne zalety tego modelu, to komfort jazdy, dość niskie zużycie paliwa i dobrze działający układ hybrydowy



# Miejskie cacko



Nissan Micra Tekna 1.0 100 KM Xtronic

TEKST: MICHAŁ PAWLIK, ZDJĘCIA: AUTOR, SERWIS PRASOWY

Nissan Micra po Europie jeździ już niemal czterdzieści lat. Skonstruowana aby konkurować z Hondą City, od zawsze była pozycjonowana jako autko miejskie. Oferowana obecnie to piąta generacja modelu, z pierwszą łączy ją jedynie przeznaczenie – małe auto miejskie. No to przynajmniej z parkowaniem nie będę miał problemów - pomyślałem wsiadając do Nissana Micry.

**N**o bo jakie problemy można mieć z zaparkowaniem samochodu o wymiarach 4x2 metry? Co prawda Smartem to nie jest, pod pachę wziąć się nie da, ale jak na miejskie warunki daje spory komfort. Oczywiście dla umiających parkować tyłem, pomiędzy samochodami

ustawionymi równoległe do krawężnika i umiających widzieć w lusterkach.

Trochę dziwnie odpalać samochód bez kluczyka, ale cóż. Zaczyna to być standardem. Przez moment zastanawiałem się, ile czasu złodziejom zajmie →→





zeskanowanie sygnału, ale przecież kto kradłby Micrę? To dodatkowa zaleta tego pojazdu.

Automacik, więc w trybie miejskim, nawet w największym korku, niemęczący. Lewa noga nie pracuje i w najlepsze leniuchuje. No i kolor. Ładny. Metalizowany. Dziewczynom się podoba. Nazywa się NBD. Czyli podobno czerwony, ale Nie Będę Definiował.

Wyjeżdżając spod firmy Zaborowski Nissan autko miało na liczniku 7150 km więc stare nie było. Komputer radośnie pokazał też, że mogę z nim przejechać prawie 500 km na tej ilości paliwa, którą ma w baku. Pokazał, że ostatnio najlepsze spalanie to było 4,9 l/100 km, ale to chyba w trasie przy 90 km/h. Aktualne wykazał na 11.2 litra na setkę, i to chyba na miejską dżunglę miało być realne. Albo ktoś miał ciężką nogę. Połączyłem smartfona z samochodem, ustawiłem Radio Pogodę i ruszyłem na podbój warszawskich ulic Nissanem Micra Tekna 1.0 100 KM Xtronic. ➡➡

Po kilku dniach obcowania z Mircą przekonałem się, że to samochód w sam raz dla mieszczucha. Takiego, który ceni sobie wygodę i raz w tygodniu jeździ do marketu po zakupy. Jeździ samochodem do pracy, często tkwi w korkach (bo nie umie ich objechać), lubi rozmawiać przez telefon w czasie jazdy i słuchać dobrej muzyki. Na weekend zabierze rodzinę nad Zalew Zegrzyński lub na zwiedzanie twierdzy w Modlinie. Da się raz w roku pojechać







z rodziną na wakacje. Ale dzieciątka powinny być dwa i niezbyt wyrosnięte, bo nóżki mogą zdrętwieć.

Do bagażnika można nawrzucać pół tony towaru, więc nawet okropne głodomory pomieszczą tu swój prowiant. Co prawda powinni zabezpieczyć

się w paski, gumy lub sznurki, by towar nie hulał we wnętrzu bagażnika. No i logistyka układania pakunków powinna być w miarę opanowana.

Samochód prowadzi się nieźle i dobrze współpracuje z kierowcą. Wyposażony jest w potrzebne

wspomagacze, jak choćby wyświetlanie obrazu za pojazdem w czasie cofania. Oczywiście jeśli dla kogoś bajerów jest za mało, by czuć się bezpiecznie, zawsze może za 2500 zł dokupić do pojazdu automatyczny hamulec awaryjny z funkcją wykrywania pieszych, adaptacyjne światła drogowe, inteligentny system ostrzegania i interwencji przy niezamierzonej zmianie pasa ruchu, czujnik deszczu, automatyczne wycieraczki przednie, automatycznie przyciemniające się lusterko wsteczne, a także system rozpoznawania znaków drogowych. Za kolejne 2 100 zł można doposażyć →





Micrę w system kamer 360°, który zawiera umiejętność ostrzegania o poruszających się obiektach oraz umiejętność ostrzegania o obiektach w martwym polu

Ledowe światła z przodu (FULL LED) to koszt 3 000 zł, a 17" felgi ze stopów metali lekkich to dodatkowe 1 000 zł. A jak już ktoś chce mieć wewnątrz z milusiej bordowej alcantary, to powinien przygotować 3900 zł.

Silnik ma 3 cylindry, co w mieście jest w zupełności wystarczające, a na dodatek ciągnie samochód, jakby miał ich co najmniej cztery. Ciągnie, bo napęd przenoszony jest na przednie koła, a nie pcha gdyby pracowały koła tylne. No i można miło sobie jechać. Muzyka syczy się (lub dudni, co tam, kto chce) przez głośniki zarządzane systemem Bose® Personal. To 4 głośniki z przodu i 2 głośniki w zagłówku kierowcy.

Jeździłem Micrą kilka dni i było to bardzo przyjemne doświadczenie. Niestety przerosło mnie zadanie osiągnięcia jak najniższego poziomu spalania benzyny. O poziomie 5 l/100 km mogłem jedynie pomarzyć. Jak oddawałem Micrę, to ze smutkiem stwierdziłem, że średnio spaliłem 10,5 l/100 km. Może mam ciężką nogę, a może to syndrom warszawskich ulic? A może Nissan zatęsknił za mecha-

nikiem? Nie wiem. Wiem natomiast co producent zapowiada. Otóż na 2021 rok zapowiada nową gamę Nissana Micra, a w niej nową wersję N-Design z pakietem personalizacji nadwozia i nowymi obręczami. Drugą, miłą niespodzianką jest to, że wersja N-Sport na stałe zagości w ofercie modelu

N-Design to możliwość wyboru takich elementów wyposażenia jak listwy boczne oraz listwy na przednim i tylnym zderzaku w wersji chromowanej lub w błyszczącej czerni, a także stylizowane nakładki na lusterka boczne w tych samych kolorach oraz dwukolorowe obręcze kół Genki dostępne będą w standardzie. Fotele obleczone mają być czarną materiałową tapicerką z szarymi akcentami. Detale takie jak panel deski rozdzielczej, boczne elementy konsoli środkowej na wysokości kolan czy wykończenia paneli drzwiowych pokryte będą syntetyczną skórą.

N-Sport dotąd oferowany jako wersja specjalna wchodzi na stałe do oferty modelu Micra. Elementy stylistyczne nadwozia to czarne lśniące listwy boczne oraz listwy na przednim i tylnym zderzaku, a także nowe czarne nakładki na lusterka boczne. Koła będą mieć 17-calowe obręcze z lekkiego stopu z elementami personalizacji w kolorze czarnym. Standardowo N-Sport wyposażona zostanie w światła przednie i przeciwmgłowe w technologii Full LED. Tapicerka foteli będzie miała wstawki z alcantary, i takie będą też wstawki na desce rozdzielczej.

Nissan zapowiada także udoskonalone silniki, oczywiście spełniające wymagania normy Euro 6d. Uzyskano w nich korzystniejszy przebieg krzywej momentu obrotowego, co ma przekładać się na większy komfort jazdy przy rzadszej zmianie przełożeń. Taka charakterystyka silnika ma się sprawdzać w szczególności w ruchu miejskim, umożliwiając bardziej płynną jazdę i zapewniając lepszą dynamikę i elastyczność.

Pożyjemy - zobaczymy. Czas chyba stanąć w kolejce po samochód testowy. Może uda się sprawdzić tę wersję sportową? Może na torze? ■





# Na miarę potrzeb



Suzuki SX4 S-Cross 1,4 4WD

TEKST I ZDJĘCIA: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC

Suzuki S-Cross to samochód który urzekł mnie swoją... naturalnością. Nie puszy się, nie pręży, niczego nie udaje i nie chce udowodniać, że jest najlepszy!

**N**a rynku jest już model SX4 hybrydowy, ale ja w oczekiwaniu na test hybrydowego SX4, jeździłam S-Crossem jeszcze z tradycyjnym napędem. Lubię ten model japońskiej marki i zawsze chętnie do niego wracam.

Marka Suzuki znana jest przede wszystkim z modeli miejskich i terenowych. Ponad 10 lat temu

(w 2006 roku) Suzuki zaprezentowało model SX4 z rozwiązaniami stosowanymi w samochodach terenowych. Jego następcą jest właśnie SX4 S-Cross, który jest znacznie większy i bardziej komfortowy. Na rynku ten samochód jest od kilku lat, przeszedł drobny lifting. Na pewno zwraca uwagę pas przedni, z potężnym chromowanym grillem, (może nieco zbyt potężnym), nisko opadająca maska oraz LED-owe →→





reflektory (w niektórych wersjach). Jest trochę elementów chromowanych, które poprawiają wygląd nadwozia, klosze reflektorów mają ciekawy kształt. Wygląd nadwozia crossovera Suzuki jest poza tym spokojny, nikogo nie kłuje w oczy, nie denerwuje agresywną stylistyką. Taki w sam raz, przyjazny dla wszystkich i da się lubić.

SX4 S-Cross to typowy crossover z napędem 4X4. Posiada wszystkie cechy tego gatunku, a więc jest funkcjonalny, przestronny, ma wyższe miejsce za kierownicą, podwyższone zawieszenie. I nie udaje SUV-a, czasem porażająco dużego, z mocnym silnikiem i nietypowymi oponami.



We wnętrzu jest przestronnie, czego nie sugeruje wygląd zewnętrzny samochodu. Model ma wymiary 4300 mm długości, 1785 mm szerokości, 1580 mm wysokości. Wnętrze zaskakuje ergonomią i funkcjonalnością rozwiązań zarówno w rozplanowaniu schowków, w wyciszeniu kabiny, jak i w rozplanowaniu zegarów czy stylu deski rozdzielczej. Poza tym kokpit to bardzo poprawne i przyzwoitej jakości materiały, intuicyjny i funkcjonalny zestaw multimedialny z dotykowym ekranem i estetyczną grafiką, bardzo prosty w obsłudze i zawiera sporo przydatnych dla kierowcy informacji. Czarną kolorystykę kokpitu starano się urozmaicić szarymi detalami. Fotele są wygodne, wysoko umieszczone i zapewniają dobrą widoczność, a wielofunkcyjna kierownica sprzyja komfortowi jazdy. Wszystko w dobrym stylu – taka niewymuszona, sportowa elegancja. W sumie wewnątrz S-Crossa kierowca i pasażerowie czują się dobrze. Ten model Suzuki należy do praktycznych aut – przydaje się płaska przestrzeń pod podłogą bagażnika, a sam kufer ma aż 430 litrów pojemności.

Testowany egzemplarz w najbogatszej wersji wyposażenia – Elegance był wyposażony we wszystko, czego potrzebuje kierowca, by komfortowo podróżować. Jest więc m.in.: nawigacja, →→





system multimedialny z kamerą cofania, tempomat adaptacyjny, dwustrefowa klimatyzacja automatyczna, reflektory LED, zintegrowane czujniki cofania z sygnalizacją dźwiękową i wizualną, a także 17-calowe felgi aluminiowe i relingi dachowe.

Mój S-Cross był wyposażony w silnik 1,4 l o mocy 140 KM. Podczas jazdy okazało się, że niewielki silnik daje sobie radę z tym nieco przy ciężkim samochodem, chętnie wkręca się na obroty, pracuje z dużą kulturą, wdziękiem i bez oporów. Skrzynia manualna, sześciobiegowa precyzyjnie współdziałała z silnikiem. Według danych katalogowych maksymalna prędkość S-Cross z silnikiem 1,4 wynosi 200 km/h, a przyspieszenie 9,5 sek.

Prześwit wynosi 18 centymetrów, a to w połączeniu z układem All Grip sprawia, że S-Cross sprawdzi się zarówno w mieście jak i na drogach nieutwar-

dzonych. System oferuje cztery tryby pracy. Wybór napędu odbywa się poprzez przekręcenie pokrętki, lub naciśnięcie przycisku, które umieszczono na konsoli między fotelami. Oferuje możliwość wyboru trybu pracy w zależności od warunków jezdnych: Auto, Sport, Snow i Lock.

Tryb Auto – napęd przekazywany jest głównie na przednie koła i zapewnia ekonomiczną jazdę. Tryb Sport – nadaje się do dynamicznej jazdy np. na krętych drogach. Zmieniająca się charakterystyka przebiegu momentu obrotowego silnika powoduje, że pojazd bardziej dynamicznie reaguje na wciśnięcie pedału przyspieszenia. W trybie Snow intensywniej wykorzystywany jest napęd 4WD. Na ośnieżonych i śliskich nawierzchniach tryb Snow odpowiednio rozdziela moment obrotowy na koła przedniej i tylnej osi stabilizując tor jazdy. Gdy koła tracą przyczepność działanie układu ESP ogranicza ich poślizg. Jest jeszcze do dyspozycji tryb Lock, który pozwala wy dostać samochód z głębokiego śniegu, błota lub piasku. Doskonale ustawiona siła wspomagania układu kierowniczego ułatwia manewrowanie autem również w mieście i sprawia, że wszelkie manewry w miejskim ruchu nie nastroją trudności.

SX4 S-Cross to funkcjonalny samochód, który spełni wymagania wszystkich poszukujących miejskiego crossovera. Silnik jest nadszpejowanie i zapewnia komfort podróżowania. Wszelkie manewry wykonuje się S-Crossem lekko, łatwo i przyjemnie. Sprawdza się w mieście, na trasie i w niezbyt trudnym terenie. Wydawać by się mogło,

że S-Cross nie będzie interesującym modelem dla kobiet, tymczasem podczas tygodnia użytkowania przez mnie tego samochodu, wiele pań dopytywało się o detale auta. Był w ich opinii nie tak groźny jak SUV ale „poważny, wzbudzający zaufanie, jakiś”. A poza tym pozwala zaoszczędzić – kobiety wiedzą i docenią fakt, że lepiej wydać kasę na nowe buty niż benzynę. A poza tym jest fan i sporo frajdy i radości z jazdy. ■





# Siemiorka story

TEKST I ZDJĘCIA: ROBERT M. KONDRACKI

W PRL tylnonapędowe Łady uważano za pojazdy o dość wysokim prestiżu. W zachodniej Europie było odwrotnie, sprzedawano je po dumpingowej cenie. Później auta stały się reliktem niechcianej przeszłości lub uległy tzw. upalaniu przez adeptów driftingu. Dziś WAZ 2015/2107 jest już poszukiwanym youngtimerem.



**10** lat po zakupie licencji na produkcję Fiata 124 w Togliatti (ZSRR), Żiguli 1200 (w wersjach eksportowych Łada) i inne modele państwowego przedsiębiorstwa WAZ były już pojazdami przestarzałymi. W 1976 r. podjęto pierwsze prace na nowym modelem.

## Zaczął się od „piątki”

Koncepcja „silnik z przodu, napęd na tył, sztywny most tylny” z modelu 2101 pozostała bez większych zmian. Nowością był silnik o pojemności 1.3 i mocy 69 KM. W odróżnieniu od poprzednika, jednostka posiadała rozrząd w głowicy (OHC) napę- ➔➔



dzany zębatym paskiem, a nie hałaśliwym łańcuchem. Nowe było także nadwozie z prostokątnymi reflektorami tworzącymi z kierunkowskazami jedną

*Żiguli, a raczej Łada 2105 było pojazdem produkowanym przede wszystkim dla zdobycia dewiz na rozwój i nowe inwestycje.*

całość. Całkiem nowe było także wnętrze pojazdu. Pierwsze egzemplarze WAZ-2105 opuściły taśmę zakładów w Togliatti 25 stycznia 1980 r. Nie była to jednak produkcja wielkoseryjna. Podobnie jak w FSO, były nieustanne problemy z wdrożeniem nowych technologii, a gdy już udało się je opanować, to szwankowali dostawcy podzespołów. „Rozruch” linii produkcyjnej przedłużył się.

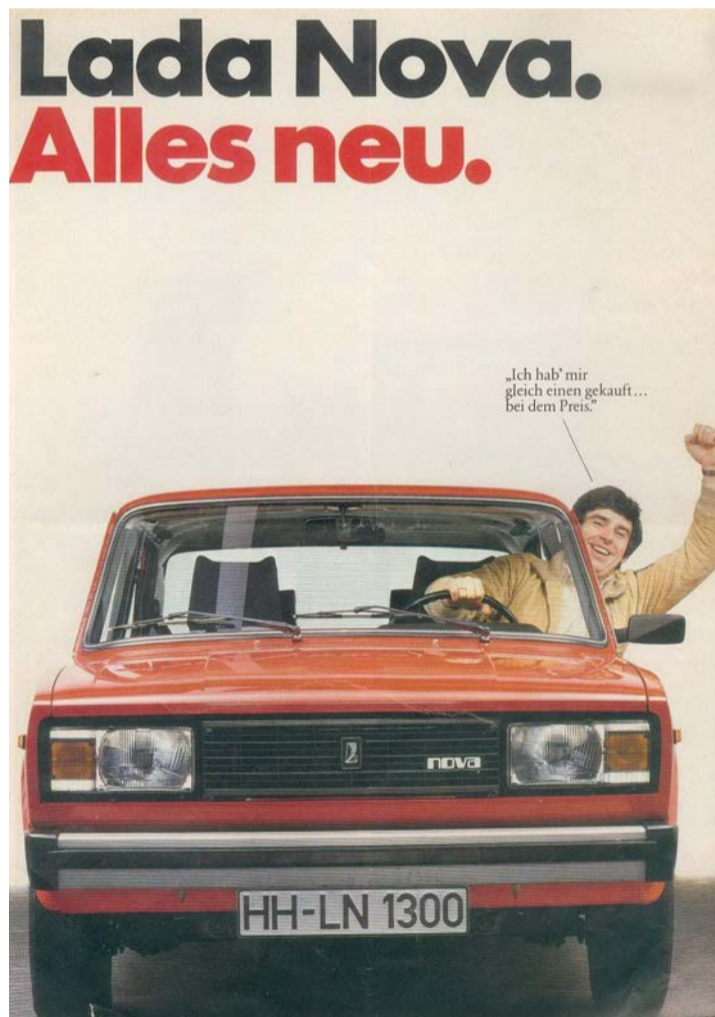
Na dobre produkcja modelu 2105 rozpoczęła się dopiero pod koniec 1980 r. Żiguli, a raczej Łada 2105 było pojazdem produkowanym przede wszystkim dla zdobycia dewiz na rozwój i nowe inwestycje. Dlatego też w marcu 2105 r. pierwsze egzemplarze trafiły na eksport do krajów kapitalistycznych. Kluczowym rynkiem zbytu miał być RFN i kraje Beneluxu. W RFN auto trafiło do sprzedaży jako Łada (Lada) Nova.

Nazwa miała sugerować, że 2105 jest całkowitą nowością, lecz już w pierwszych testach zachodniemieccy dziennikarze pisali o „potomku Fiata 124 z nad Wołgi”. Bazowy model Nova Junior (jr) z silnikiem 1.2/60 KM kosztował zaledwie 8645 marek, a więc mniej niż miejskie auta jak Fiat Panda 34 (8990 DM), Daihatsu Charade (10 900 DM) czy

antyczny już, importowany z Meksyku „garbus” VW 1200 (9435 DM). Sowieccy marketingowcy WAZ zastosowali klasyczny dumping cenowy. Łada Nova jr. konkurowała z pojazdami pozycjonowanymi 2 segmenty niżej. „Dużo auta za małe pieniądze” było jedną z nielicznych jego zalet. Wprawdzie importer podkreślał, że Nova posiada m.in. halogenowe reflektory, siedzenia z zagłówkami, welurową tapicerkę i podgrzewaną tylną szybę, lecz dodatki nie były w stanie zamaskować przestarzałej konstrukcji ani też mało starannego montażu. Z danych sprzedaży wynika, że sprzedaż wszystkich modeli Łady w RFN wynosiła średnio od 4 do 8 tys. aut rocznie, w tym 65% stanowił WAZ 2121 Niva. Dla porównania Fiat sprzedawał 69 tys. egz. a Renault – 68 tys. egz. aut rocznie (1982). Na początku 1982 r. rozpoczęto eksport Łady 2105 m.in. do Holandii

i Belgii. Paradoksalnie, eksport do „demoludów” uruchomiono znacznie później. Do Polski, za pośrednictwem przedsiębiorstwa POL-MOT i Polmozbytu w Białymstoku, gdzie odbywał się odbiór pojazdów.

Łada 2105 z silnikiem 1.3 trafiła dopiero jesienią 1982. W tym czasie wprowadzono je na rynek NRD, Węgier i Czechosłowacji. Na polskim rynku WAZ 2105 był obecny krótko, bo do 1984 r. Import wznowiono dopiero po 1989 r. Dlatego dziś ten skromniejszy model jest właściwie unikatem w naszym kraju. Z lat 1982-84 przetrwało naprawdę niewiele aut.



### 2107, czyli siemiorka

Duży, chromowany grill à la Mercedes, inny układ tylnych świateł, wycieraczki reflektorów, obrotomierz i lotnicze fotele zintegrowane z zagłówkami to atrybuty wprowadzonej do produkcji w marcu 1982 r. Łady WAZ 2107. Auto zwane w ZSRR „siemiorką” (siódemką) prezentowało się nieco →→






bardziej dostojnie, choć zarówno silniki 1.3 lub 1.5 były identyczne, jak w w 2105. Prócz wspomnianej osłony chłodnicy oraz szeregu detali, również i nadwozie było identyczne. W Holandii Łada 2107 kosztowała 14 615 guldenów. Dla przykładu Nissan Sunny 1.5 w bazowej wersji kosztował ponad 20 tys. guldenów. Początkowo właśnie niska cena była głównym magnesem. Pod koniec lat 80. wymagania zachodnich nabywców wzrosły na tyle, że główny punktem oferty stała się terenowa Niva. W Wielkiej Brytanii importer Łady zainwestował 150 tys.

funtów w kampanię promocyjną z udziałem Steve Davisa, kilkakrotnego mistrza świata w bilardzie. Importer Lada UK objął także patronat na bilardowym turniejem Lada Classic w 1982 roku, fundując liczne nagrody dla czołowych zawodników. Na brytyjskim rynku Łada 2105 i 2107 nosiły nazwę Riva. Także model 2107 był produkowany głównie na eksport i to ze wskazaniem na rynki zachodniej Europy, Kanady i Nowej Zelandii. Na rynkach zachodnich nabywcami Łady były zwykle osoby o niższych dochodach i niewielkich wymaga- ➔➔



**LADA 2107**  
La grande routière économique.



**SIGNET**  
Débarque au Canada après un triomphe en Europe.



**Victoire de la beauté fonctionnelle.**  
Faites l'Allemagne, la France, l'Angleterre et la Finlande, plus de 100 000 Signet de modèle européen ont déjà été vendues.  
La raison en est fort simple. C'est une voiture robuste, sûre et pratique. En Europe, où le prix de l'essence est exorbitant, et les conditions de conduite parfois plus sévères qu'au Canada, ces voitures ont fait des milliers d'enthousiastes.

**Une aubaine magnifique.**  
Malgré son bas prix, la Signet a un équipement de série impressionnant! Servofreins à disque avant, sièges-baquets à dossiers entièrement inclinables, pneus radiaux centrifugés d'acier, servos moteur de 1.3 litre à arbre à cames en tête, boîte 4 rapports entièrement synchronisée, tout cela est offert sans supplément de prix. Sans oublier que la Signet est une 4 portes spacieuse avec un très grand coffre.

**Une garantie de valeur.**  
La Signet est livrée avec une garantie mécanique prolongée de 3 ans/80 000 km\*. Vous bénéficiez aussi d'une garantie de 5 ans contre les perforations dues à la corrosion. Et cela, sans qu'il ne vous coûte un sou de plus. Véritable aubaine, c'est la nouvelle Signet!

La Signet, à partir de 4998\$\* **SIGNET** signée LADA

\*Garantie 3 ans ou 80 000 km, whichever comes first. \*\*Garantie 5 ans contre la corrosion. \*\*\*Cela ne comprend pas les taxes de possession, de vente ou de transport.

MVB





niach motoryzacyjnych, seniorzy i ci, dla których samochód był tylko środkiem komunikacji z punktu A do punktu B.

### Finów ostra jazda z turbiną

W historii Łady Finlandia była istotnym rynkiem zbytu. Z jednej strony był to kraj produkujący, lub raczej montujący niewielką ilość samochodów Saab

i Talbot na własne potrzeby (Valmet w Uusikau-punki). Jako przedstawiciele systemu kapitalistycznego Finowie płacili jednak w „twardej” walucie, tak pożądanej w komunistycznym Związku Sowieckim. Od lat 40. generalnym importerem Łady i innych aut z ZSRS była fińsko-radziecka spółka Konela Auto OY w Helsinkach. Łada, tak chętnie kupowana, zwłaszcza przez młodych Finów w latach 70, dekadę później straciła mocną pozycję na rzecz Toyoty i innych producentów z Japonii. Finowie słyną z zamiłowania do rajdów. Aaltonen, Mikkola, Vatanen czy →→





Salonen byli traktowani jak bohaterowie narodowi. Ich zwycięstwa w rajdach ERC i WRC są dla mieszkańców Kraju Tysiąca Jezior okazją do wielkiej radości i zbiorowego ich fetowania. Sportowe sukcesy były niewątpliwie kluczem do serca, a raczej portfela fińskich klientów. Tu pomógł przypadek. 1 października 1982 r. Łada 2105 w słynnej, rajdowej wersji VFTS otrzymała homologację federacji FIA w Grupie B. Auto prezentowało się bojowo. W styczniu 1983 r. zarząd Konela Auto OY podjął decyzję o budowie samochodu, który będzie przypominał swoim wyglądem VFTS-y. W japońskiej firmie IHI zakupiono partię turbosprężarek. Jeden z niemieckich producentów spoilerów zaoferował dostarczenie tzw. bodykitu czyli spoilerów i nakładek poszerzających nadkola. Całość, włącznie ze zderzakami i osłonami lusterek polakierowano na biało, jak nadwozie bazowej Łady 2107. W zawieszaniu zastosowano sportowe amortyzatory KONI i sztywniejsze sprężyny. Na „alusach” o szerokości 5,5 cala zamontowano opony Goodyear Grand Prix w rozmiarze 175/70HR13. Opcjonalnie oferowano także uchylanych szyberdach marki Happich sportowe kierownice włoskiej firmy OBA z drewna lub obszyte skórą. „Uturbiony” silnik 1.5 rozwijał moc maksymalną 110 KM. Auto ważyło ok. 1090 kg. Podczas testów Łada 2107 Turbo osiągnęła prędkość maksymalną 180 km/h. Był to już poziom Mitsubishi 1.6 Tredia Turbo, które właśnie promowano wówczas na rynkach zachodniej Europy. Według relacji fińskich dziennikarzy Łada z doładowaniem była naprawdę dynamicznym, silnie nadsterownym autem. Tylony napęd, który już wówczas uznawano za archaizm w przypadku zwykłej 2105 lub 2107, w przypadku wersji Turbo z pewnością był dużym atutem tego unikalnego pojazdu. Łada 2107 Turbo jako typowy „eye catcher” przyciągała klientów do kilkudziesięciu salonów Konela Auto rozsianych po całej Finlandii. Cena pojazdu wynosiła 59 tys. fińskich marek. Była to równowartość nowej Toyoty Corolli 1.3 DX, bo już słynna Hachi-Roku czyli Toyota Corolla 1,6 Coupe GT kosztowała 103 tys. marek. Łada 2107 Turbo była montowana w latach 1983-85. Ilość wyprodukowanych w warsztatach Konela Auto OY aut nie jest znana. Można przypuszczać,



**2105 AUTOMATIC**

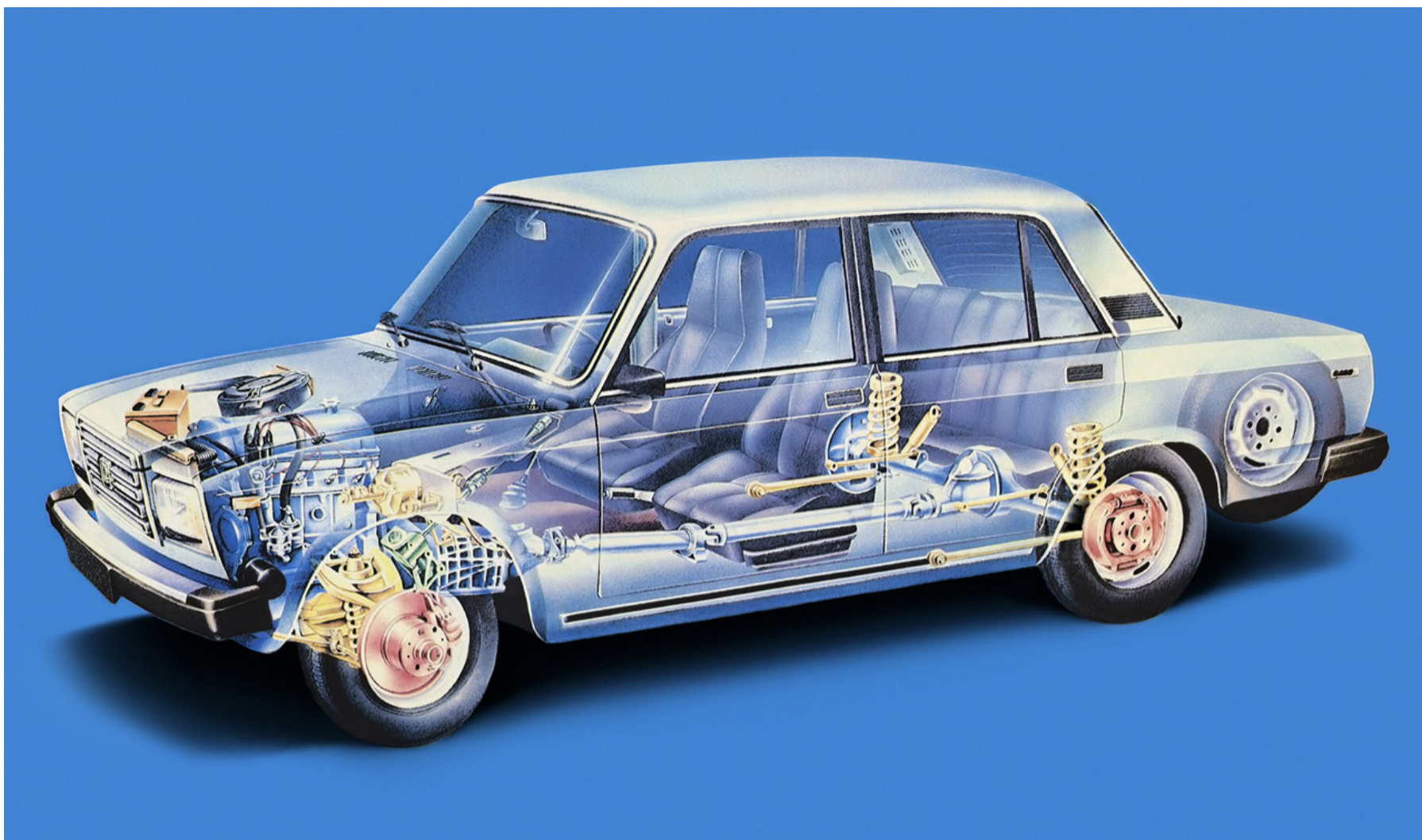
**LADA**

że było ich od kilkunastu do kilkadziesiąt. Jednym z pierwszych kierowców testujących 2107 Turbo był kierowca rajdowy Harri Väänänen. W latach 1984-87 startował on wielu rajdach za kierownicą homologowanej w Grupie B-10 Łady 2105 VFTS, jednak nie osiągnął większych sukcesów. Oferowana tylko w Finlandii Łada 2107 Turbo była więc jedynie narzędziem marketingowym i niszową ofertą dla dość wąskiego kręgu odbiorców.

### **Turbo-Hydramatic w Ładzie**

11 października 1984 r. holenderska prasa zamieściła niepozorną informację, która rzuca nowe światło na niezwykle unikalną odmianę Łady 2105: *Po raz pierwszy od czasu prezentacji marki Łada będzie możliwość zamówienia Łady 2105 z automatyczną skrzynią biegów.* Z notatki dowiadujemy się, że z inicjatywy holenderskich dealerów marki Łada, oferta zostanie wkrótce wzbogacona o samochody z automatyczną skrzynią biegów. Ponieważ istotną część grupy docelowej Łady w Holandii, Belgii →→





czy innych krajach zachodniej Europy stanowili seniorzy, pracownicy salonów Łady byli często pytani, czy w ofercie pojawi się wersja wyposażona w „automat”. We wrześniu 1984 r. do firmy Auto Transmissie Techniek (ATT) w holenderskim Scherpenzeel trafił pierwszy egzemplarz Łady 2105. Na co dzień technicy z ATT pracowali przy naprawie automatycznych i zautomatyzowanych skrzyń biegów do samochodów osobowych, ciężarowych oraz specjalnych. W miejsce manualne skrzyni biegów i suchego sprzęgła wmontowano 3-stopniowy „automat” Turbo-Hydramatic THM 180. Przekładnie tego typu były montowane już od 1968 r. w różnych tylnonapędowych modelach Opla, Holdena i Vauxhalla oraz Fiatach 124 i 131, głównie eksportowanych do USA. Przekładnie THM 180 3L30 znane także jako Tri-Matic charakteryzowały się dużą trwałością, pod warunkiem regularnej wymiany 2,5 litra oleju hydraulicznego typu Dexron IID co 60 tys. km. Skrzynia posiadała hydrauliczny przetwornik momentu obrotowego. Przełożenia wynosiły na położeniu 1 – 2,40, 2 – 1,48, 3 – 1,00 i na biegu wstecznym 1,92. ATT zamawiał przekładnie bezpośrednio u producenta w zakładach GM w Strasburgu.

Pierwsze pojazdy trafiły do klientów na przełomie 1984/85. Egzemplarz Łady 2105 z „automatem” GM był wystawiony na salonie samochodowym Auto-RAI w Amsterdamie. W styczniu 1985 r. Łada 2105 Automatic kosztowała 16 550 guldenów czyli 30% więcej niż odmiana bazowa. Dlaczego zdecydowano się na przeróbkę tańszej „zero-pięć”, a nie flagowego modelu 2107? W tym przypadku koszt modyfikacji podniósłby cenę do poziomu 18-20 tys. guldenów. Tyle kosztował nowy Nissan Sunny 1.5 GL Automatic i inne „japończyki” o renomie znacznie wyższej niż Łada. To sprawiłoby, że 2107 „w leniuchu” byłaby praktycznie niesprzedawalna. W ilu pojazdach dokonano konwersji na „automat”? Informacje są sprzeczne. Niektóre źródła podają ilość 277 samochodów, inne mówią o ponad 400. Na początku 1985 r. wydano nawet specjalny folder promujący Ładę 2105 Automatic. Auta oferowano także w Belgii i prawdopodobnie we Francji. Niewykluczone, że automatyczną przekładnię montowano także w modelu Riva przeznaczonym na rynek brytyjski.

Do dziś przetrwało bardzo niewiele egzemplarzy najbardziej unikalnej odmiany modelu. Kilka lat →→



temu jeden z nich, prawdopodobnie sprowadzony z Belgii, był oferowany na jednym z krajowych portali aukcyjnych.

### 2104: czas na kombi

W przeciwieństwie do wersji z nadwoziem sedan, Łada 2104 była i jest w Polsce samochodem dość rzadko spotykanym. Na krajowym rynku samochodów kombi panował niepodzielnie Fiat/FSO 125p Kombi. W realiach komunizmu auta tego typu trafiały głównie do instytucji i przedsiębiorstw państwowych, służby zdrowia oraz tzw. resortów siłowych, choć i tak widok milicyjnego FSO Kombi był raczej rzadkością, tak jak nieliczne były kombi od nowości użytkowane w prywatnych rękach. Jednym z konkurentów w tej niszy rynkowej w "demoludach" był Wartburg 353 Tourist. Warto jednak przypomnieć, że poprzedni model kombi z Togliatti – WAZ 2102 od jesieni 1974 r. był oferowany przez Polmozbyt w cenie 182 tys. złotych przez kilka kolejnych lat, lecz nie odniósł on sukcesu w rywalizacji

ze 125p Kombi.

Prace nad następczynią 2102 rozpoczęto latem 1978 r. Dopiero 6 lat później rozpoczęto montaż pierwszych egzemplarzy WAZ 2104. Od sedana 2105 kombi było cięższe o ponad 80 kg. Tylne klapy otwierała się ku górze dzięki parze sprężyn gazowych. Klosze tylnych świateł umieszczono pionowo, by funkcjonowały także przy otwartej pokrywie bagażnika.

Koło zapasowe umieszczono we wgłębieniu w podłodze. Tylną szybę oczyszczała wycieraczka i spryskiwacz ze zbiornikiem płynu umieszczonym z prawej strony bagażnika. Wprawdzie kanapa była składana, co umożliwiało przewóz większych przedmiotów, jednak nie zastosowano powszechnego w kombi lat 80. podziału 1/3 – 2/3. Słupki bocznych okien lakierowano na czarno. Poza większym i łatwiej dostępnym bagażnikiem wnętrze i wyposażenie Łady 2104 było niemal identyczne z sedanem. W tylnym zawieszeniu zastosowano masywniejsze sprężyny. Ładowność wynosiła →→





470 kg. Prędkość maksymalna WAZ 2104 z silnikiem 1.3 i mocy 65 KM wynosiła 138 km/h. Eksport do "demoludów" i krajów zachodnich rozpoczął się wiosną 1985 r. Ważnymi odbiorcami były Bułgaria i Węgry. Tu importerem było państwowe przedsiębiorstwo Merkur, węgierski odpowiednik POL-MOT. Pewną popularność auto zdobyło także w Czechosłowacji. Od lata 1985 r. WAZ 2104 trafiły do służby w tamtejsze milicji (Verejná Bezpečnosť), stąd oznaczenia VB na ich karoseriach. Co najmniej kilka tysięcy egzemplarzy 2104 trafiło do Jugosławii. Tam, na ich bazie montowano wątpliwej urody karetkę Karavan sanitet z nieproporcjonalnie wydłużonym tylnym zwisem. Łada 2104 była także eksportowana do RFN (Lada Nova Kombi), Belgii, Holandii, Danii, Finlandii, Norwegii i Szwecji. Dość dużym zainteresowaniem cieszyła się we Francji. Na rynku brytyjskim auto sprzedawano jako Riva Estate (21047) także z silnikiem 1.5 o mocy 75 KM. Egzotycznym odbiorcą była Kanada. Oferowane tam jako Signet Wagon auta z silnikiem 1.5 i skrzynią pięciobiegową wyposażano w radialne opony

Goodyear, a nawet w obręcze z lekkiego stopu firmy Ekip, uchylane szyberdachy i sprzęt audio wraz z głośnikami. Niespotykaną w Europie opcją były chromowane relingi dachowe i striping czy ozdobne paski nadwozia. Ceny rozpoczynały się od 4998 dolarów i było to najtańsze nowe kombi na rynku kanadyjskim. Importer, firma Peter Dennis starała się zainteresować potencjalnych nabywców atrakcyjną gwarancją na 3 lata lub 80 tys. km. Często pojazdy na rynki dewizowe wyposażano w plastikowe listwy odbojowe drzwi. Od 1994 r. kombi, jak i sedan były oferowane z mocniejszym silnikiem 1.7 litra i mocy 84 KM. Jednostka była zasilana wtryskiem paliwa. Prędkość maksymalna wzrosła do 150 km/h. Od 0 do 100 km/h Łada 2104 1.7i przyspieszała w czasie 13,5 sekund. Wprowadzane od 1997 r. nowe, bardziej rygorystyczne normy emisji spalin EURO 2 praktycznie wyeliminowały Ładę 2105/2107 oraz jej odmianę kombi z rynków krajów UE oraz z Kanady. W większość z nich, oferta WAZ została zredukowana do terenowej Nivy. Auta z Togliatti były (i nadal są) szczególnie popularne na Kubie. →→





### Togliatti-Helsinki-Gdynia-Białystok

Import Łady 2107 do Polski rozpoczął się dopiero w 1985, a praktycznie już w 1986 roku. Do dziś na forach i portalach ogłoszeniowych spotyka się informację „Łada 2107, wersja skandynawska”. O co chodzi z tą Skandynawią? Otóż w 1987 r. POL-MOT sprowadził partię tysiąca egz. WAZ 21072 czyli „siemiorok” z silnikiem 1.2/69 KM za pośrednictwem wspomnianego już fińskiego importera – firmy Konela Auto OY. Z fabryki w Togliatti Łady trafiły więc do Helsinek, gdzie zamontowano im plastikowe, wewnętrzne osłony nadkoli z tzw. chlapaczami. Następnie załadowano je na pokład statku ro-ro M/S Elbląg (ponad 250 aut w jednym rejsie), który przewoził je do portu w Gdyni. Z Wybrzeża auta na kolejowych lorach dotarły wreszcie do białostockiego Polmozbytu, gdzie wydawano je klientom. Na początku 1988 r. nowa Łada 2107 kosztowała 1,7 miliona złotych, była więc droższa od Poloneza 1.5 o 100-200 tysięcy złotych. Według deklaracji POL-MOT w 1988 r. do Polski trafiło łącznie 8- 9 tys. sztuk modelu 2107, przy całkowitym imporcie z „demoludów” na poziomie 15 tys. pojazdów. Połowę stanowiły więc Łady.

Jak była postrzegana Łada w późnym PRL? Z oczywistych przyczyn politycznych większość polskiego społeczeństwa negatywnie postrzegała ZSRR i pochodzące stamtąd produkty, w tym także auta. Wygłodniały i ubogi rynek samochodowy późnych lat 80. bez politycznych uprzedzeń czy animozji pochłaniał jednak praktycznie każdy, naj-

*W PRL cena nowej Łady 2107 wynosiła od 2,8 do 3 tys. dolarów, między nowym Fiatem 126p (ok. 1500 USD), a Toyotą Corollą 1.8 Diesel (7 tys. dolarów via POL-MOT).*

gorszy nawet pojazd. Zaś Łada 2107 z pewnością nie była najgorszym autem oferowanym wówczas w PRL. Przeciwnie, powszechnie uważano, i nadal wiele osób uważa, że „siemiorok” była wykonana

znacznie lepiej niż FSO 1500 czy Polonez. Faktem jest, że auto z Togliatti jest bardziej dynamiczne i prowadzi się lepiej niż odpowiedniki z Żerania. W kwestii zużycia paliwa punkt zdobywała Łada, zwłaszcza wersje z jednostką 1.3. Były jednak i słabe strony w eksploatacji. Notoryczną bolączką właścicieli Ład 2105/2107 był...brak halogenowych żarówek do reflektorów. Wbrew obiegowej opinii o rzekomo „pancernej” odporności blach nadwozia Łady, także i ona korodowała, jak w przypadku 125p czy Poloneza, choć „słabe punkty”, miejsca szczególnie podatne na rdzę były nieco inne. Naturalnie bez tzw. znajomości w Pomozbycie zdobycie części było jednakowo trudne do jakiegokolwiek auta.

Pod koniec lat 80. praktycznie większość motoryzacyjnych transakcji w PRL odbywała się za pomocą dolarów. Na giełdach, m.in. na warszawskim Bemowie, za złotówki sprzedawano najwyżej zajechane do cna Syreny, a samochody i nowe motocykle Jawa czy MZ były wyceniane w tylko dolarach lub w innej, „twardej” walucie. Wówczas cena nowej Łady 2107 wynosiła od 2,8 do 3 tys. dolarów. Oznacza to, że w ówczesnej hierarchii „siemiorok” plasowała się w połowie drogi między nowym Fiatem 126p (ok. 1500 USD), a Toyotą Corollą 1.8 Diesel (7 tys. dolarów via POL-MOT). Ładę 2105 i 2107 importowano jeszcze do początku lat 90. Oferowano ją równoległe z nowszą, przednio-napędową WAZ 2108 Samara. Po rozpadzie ZSRR rozliczenia z Togliatti przy wysokim kursie dolara były już mało atrakcyjne dla polskich nabywców. W tym czasie trwał już masowy import używanych aut zachodniej produkcji. Dziś, po latach niedoszacowania, Łady są znów w cenie, choć zdecydowana większość egzemplarzy prezentuje średni lub zły stan techniczny. Po upadku komunizmu Ładę traktowano jako niechciany relikwinię minionego ustroju. Wiele aut wyeksploatowano do cna, po uprzednim montażu instalacji LPG. Niejedno z nich skończyło swój żywot jako „treningówki” w rękach lokalnych adeptów driftingu lub „upalania”. Obecnie pozbawiony korozji, przyzwoicie utrzymany egzemplarz Łady 2107 z końca lat 80. jest w Polsce autem poszukiwanym przez fanów youngtimerów. ■



# Hucpa i zera

TEKST: MARCIN SUSZCZEWSKI, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Dużo było entuzjastycznych wypowiedzi na temat polskiego samochodu elektrycznego więc i ja chciałbym zabrać w tej sprawie głos. Podkreślam, że samochodu, bo pojazdy elektryczne (np. Melex czy wózki transportowe spotykane kiedyś na stacjach PKP) produkowano już za najciemniejszej Komuny, a nie wypada dzisiaj o tym przypominać. Skoro zatem Polska, kraj w którym nawet produkcja rowerów upadła, zamierza stawić czoła konkurencji w postaci chociażby Tesli, to przyjrzyjmy się sprawie.

**D**obrze jest wiedzieć, że na świecie tego typu rozwiązania produkuje się systemowo i u niewielu marek. Podobnie jak w dziedzinie hodowli aloesu, tak i w produkcji napędów elektrycznych, jest garstka producentów, którzy opracują je dla siebie i na użytek pozostałych odbiorców. Nie ma bowiem nic złego w korzystaniu z zaawansowanej technologii opracowanej przez innych. Do takich wniosków doszła nawet NASA i wykorzystywała gaśnice włoskiej technologii FSS, a obecnie rakiety SpaceX (dziwnym zbiegiem okoliczności, też Tesla).

Co jest najważniejsze przy opracowaniu auta elektrycznego? No przecież nie jego kształt czy nazwa, a właśnie napęd i elektronika pokładowa, bo fotele można zlecić od biedy w podpoznańskim Swarzędzu i tamtejsi fachowcy to ogarną. Opracowywanie własnego napędu wymaga armii fachowców, miliardowych nakładów, a na koniec dostępu do surowców, z których powstaną zaawansowane zestawy akumulatorów. Każdy kto widział prze-

krój elektrycznego samochodu będzie wiedział o co chodzi. Tymczasem w Polsce zbudowano makietę (nawet dwie) samochodu elektrycznego i zadeklarowano, że wszystko to (czyli te makiety) powstały polskimi rękami. Jestem w to skłonny uwierzyć, bo czemu nie. Mamy doskonałych fachowców od makiet, za świetny przykład posłużyła makietą szpitala tymczasowego na Stadionie Narodowym, ale też różne inne makiety, nie ma co się teraz strzępić pióra, bo nie w tym rzecz. Natomiast pytanie jakie należy zasadniczo postawić brzmi: co dalej, skoro już wiemy jak wozidełko ma się prezentować?

Odpowiedź powinna brzmieć prosto, dzwonimy do dostawców napędu, elektroniki i Swarzędza (po krzesła) i kleimy to wszystko do kupy. Można się wtedy zastanawiać nad sensem takiego działania, skoro już tyle różnych marek oferuje takie pojazdy w salonach (wspomniana Tesla, ale też Renault, Ford, Lexus, Kia, Nissan, Mercedes, praktycznie wszyscy) to czy na pewno potrzebna jest jeszcze tzw. „polska droga”, czyli wyważanie dawno otwartych drzwi? →→





To materiał na osobną dyskusję. Bardziej zastanawia mnie, co ma wydarzyć się jak już to wszystko zostanie poskręcane i będzie przybita cena.

Konkretnie to zastanawiam się, czy Polska zamierza wprowadzić np. embargo na zagraniczne produkty tego typu (nic w tym dziwnego, różne kraje próbowały tego podejścia w minionych latach)? A może też nasi marketingowcy pokuszą się o bezpośrednie starcie ze światowymi gigantami i nie tylko wytoczą polski samochód na spotkanie germańskiej i innej elektro potęgi na rodzimym rynku, ale nawet zaatakują zagraniczne? Wtedy mogą napotkać na pewien problem, z pozoru niewielki, ale już nie takie szczegóły zatapiały dumne transatlantyki.

Mam tu na myśli nazwę polskiego auta – Izera. O ile w Polsce brzmi egzotycznie, wszak nie każdy z nas zwiedzał to niewielkie pasmo niewysokich gór, czy w ogóle wie gdzie ono się znajduje i jaki może być jego związek z elektryfikacją mobilności, to za granicą już raczej nikt. Brak świadomości geograficznej da się jakoś przeskoczyć, a makaron do nawinięcia marketingowcy Izery mają już pewnie gotowy i to w tłumaczeniach, biorąc pod uwagę

miliony, jakie już utopiono w budowę dwóch makiet. Nie mieli jednak pod ręką nikogo spoza Polski, kto by im podpowiedział, że nazwa ich dzieła jest za granicą praktycznie nie do wymówienia. Izera dla znających np. angielski wymawia się coś jak „Ajc ire” i nie brzmi to dumnie. Francuz tego nie przeskoczy, z Niemcem będzie ciężko, a taki Włoch na tym słowie zwyczajnie się przewróci, chociaż nam wciska bez żenady coś tak dziwnie brzmiącego jak „pizza”. I nie wskazujemy lekceważąco na Chińczyków, bo tam samochody nazywa się zlepkami kojarzonymi najszybciej z R2D2.

Nie uważam się za guru marketingu, chociaż swoje w reklamie odpracowałem i to nawet z pewnymi sukcesami. Słowem pisany (w różnych językach) zajmuję się natomiast od lat, więc na tę kwestię zwracam szczególną uwagę. Doceniam przywiązanie twórców nazwy marki do zapomnianego zakątka Polski, ale bardziej na zasadzie budowy peronu dla pociągów we Włoszczowej, czyli nigdzie (bez urazy). Dlatego napisałem co powyższe aby uchronić polski projekt za miliardy (taka teraz tendencja) przed kolejnym ośmieszeniem na światowej arenie (choć taka też jest teraz tendencja). ■



# Idzie zima, albo nie idzie



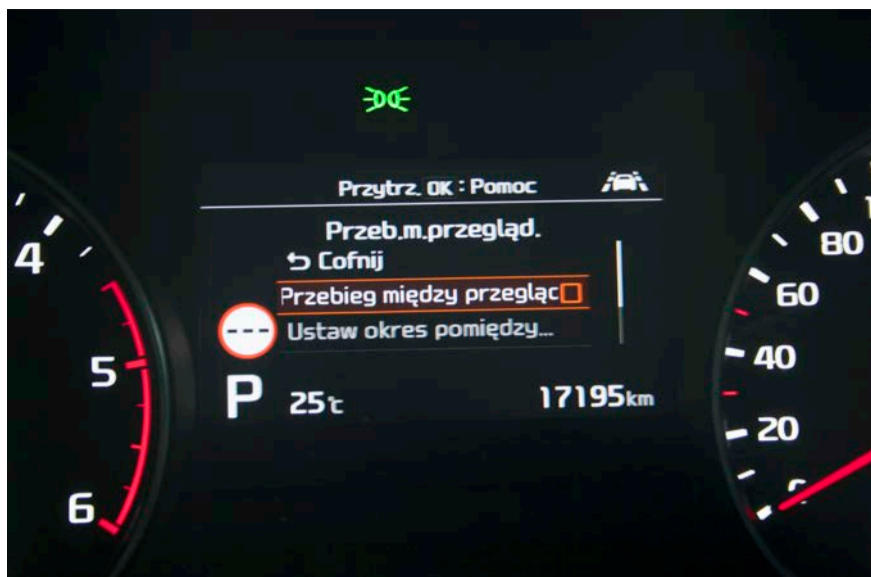
TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Jeszcze kilka lat temu już w listopadzie było trochę mrozu, był śnieg, krótko mówiąc zaczynała się zima. W tym roku kierowcom aura sprzyja, ot, raz czy dwa nad ranem zdarzyły się zaszronione szyby... Ale to nie oznacza, że zimy nie będzie. A skoro tak, to warto samochód na ten trudniejszy czas przygotować.

**Z**ima przyjdzie, albo i nie, ale chłody, słońce, krótki dzień nie ułatwiają życia kierowcom. Samochodom także. Poszczególne mechanizmy i układy będą pracowały w niskich, także ujemnych temperaturach, trzeba więc po sezonie letnich upałów przejrzeć i przygotować je na znacznie trudniejszy warunki pracy.

Sporo czynności może kierowca wykonać samodzielnie, jednak pełny przegląd pojazdu lepiej wykonać w serwisie samochodowym. Tam, korzystając z odpowiednich urządzeń, mechanicy zweryfikują stan akumulatora, płynu hamulcowego czy układu klimatyzacji, i jeśli trzeba ustawią światła, geometrię, wyważą koła. Większość warsztatów oferuje →





usługę kompleksowego przeglądu w akceptowalnych cenach. Wykryte w czasie takiego przeglądu defekty można naprawić na miejscu lub – jeśli ktoś potrafi – samodzielnie.

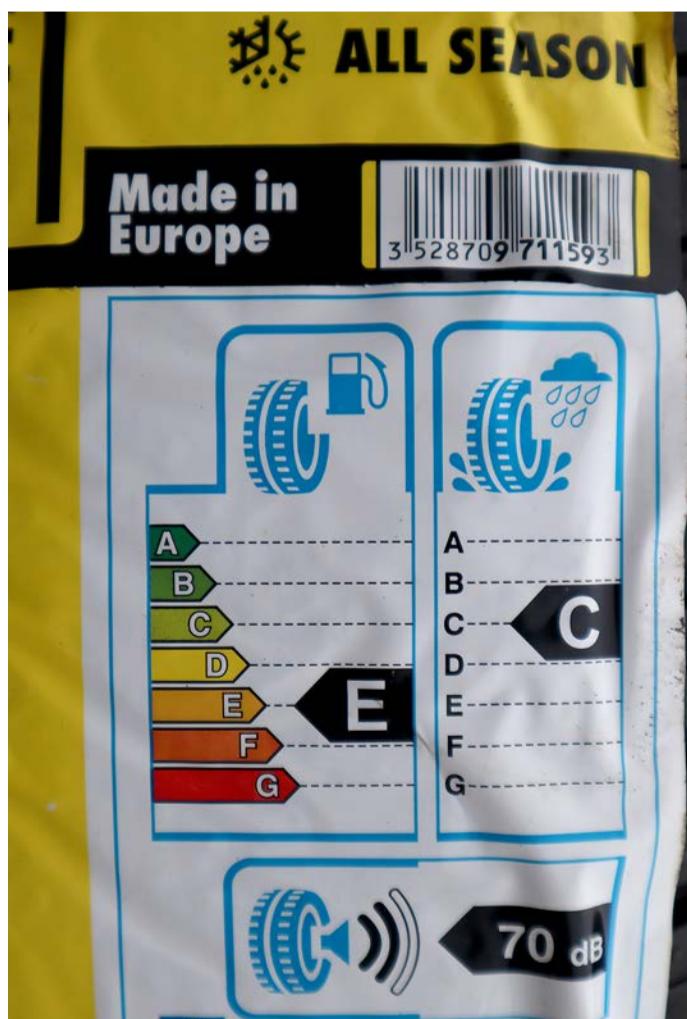
### Na początek opony

Już od września branża oponiarska dość intensywnie przypomina i zachęca do zmiany opon z letnich na zimowe. Oczywiście warto założyć takie ogumienie, ale tylko wtedy, gdy kierowca będzie jeździł po zaśnieżonych drogach, planuje wyjazd w Alpy albo przynajmniej na Podhale. W przeciwnym razie warto rozważyć inną opcję. Skoro ostatnie zimy

już nie zaskakują drogowców i sporadycznie zdarza się, że ulice nie są czarne, to może sensowne będą opony całosezonowe? Producenci na tyle dobrze skomponowali mieszanki oraz opracowali bieżnik takich opon, że w codziennej eksploatacji zarówno latem, jak i zimą sprawują się należycie. Oznacza to, że można na jednym komplecie, bez okresowej zmiany jeździć do czasu, aż opony się zużyją. To dla wielu kierowców może być sporym ułatwieniem, nie trzeba kombinować z przechowywaniem nieużywanego kompletu, nie ma potrzeby sezonowej wymiany. Na pewno opony muszą być w dobrym stanie, bez uszkodzeń i przecięć, z zalecanym bieżnikiem co najmniej 4-milimetrowym (przepisy zakazują używania opon z bieżnikiem poniżej 1,6 mm). Opony dobrze wyważone i zawsze z zalecanym ciśnieniem wystarczą na kilkadziesiąt tysięcy kilometrów.

### Oleje i inne płyny

Jaki olej wybrać? Najlepiej taki, jaki zaleca producent samochodu. Oczywiście wymiany oleju muszą być wykonywane zgodnie z zaleceniami zapisanymi w instrukcji samochodu, z jednym zastrzeżeniem. Kilka lat temu niektórzy producenci zalecali wymianę oleju po przejechaniu 30 tysięcy kilometrów. Z praktyki warsztatowej jasno wynika, że nie



jest to korzystne dla trwałości silników. Zależnie od warunków w jakich eksploatowany jest samochód, wymiany oleju warto wykonywać częściej; co 10, maximum 20 tysięcy kilometrów i nie rzadziej niż co dwa lata, niezależnie od przebiegu. →→



Wymiana oleju jest dobrą okazją do zweryfikowania wszystkich pasków napędowych i szczelności silnika. A skoro już mowa o silniku, to warto wspomnieć o okresowej wymianie rozrządu. Nie zaszkodzi też w silnikach Diesla weryfikacja i czyszczenie filtra EGR.

O pozostałych płynach chłodniczym, hamulcowym czy w zbiorniczku spryskiwacza nie się co rozpisywać; chłodniczy wymienia się przy wymianie rozrządu, hamulcowy po stwierdzeniu, iż stracił swe właściwości, a zbiorniczek spryskiwacza napełniamy



płynem zimowym.

### Wentylacja i ogrzewanie

Przegląd trzeba zacząć od klimatyzacji, większość samochodów jest w nią wyposażona. Ten układ przydaje się przez cały rok, latem zapewnia komfort termiczny, jesienią i zimą suche wnętrze kabiny samochodu. Trzeba zrobić przegląd i sprawdzenie szczelności układu klimatyzacji, oczyszczenie układu wentylacji i wymienić filtr rzeciwpyłkowy.



Sprawny układ chłodzenia silnika zapewni odpowiednie ogrzewanie w chłodne dni, w czasie przeglądu warto sprawdzić, czy wszystko rzeczywiście dobrze działa.

### Nie tylko akumulator

Od sprawności akumulatora zależy, czy da się uruchomić samochód, czy nie. Zwłaszcza w zimie, przy ujemnych temperaturach. Ale mówiąc o akumulatoro-



rze trzeba myśleć o całym układzie elektrycznym, wszak niesprawny alternator, zwarcia czy upływy prądu w instalacji powodują, że nawet nowa bateria szybciotko wyzionie ducha. Poszukiwanie usterek powodujących „znikanie” prądu w samochodach może, choć nie musi, być drogą przez mękę. Nieprawności instalacji elektrycznej najczęściej pojawiają się w starszych samochodach oraz tych po naprawach powypadkowych. Najczęściej wystarczy dokładnie przejrzeć i wyczyścić zaśniedziałe styki, sprawdzić i usunąć ewentualne luzy w połącze- →



niach elektrycznych. Chwilę zajmie sprawdzenie skrzynki (skrzynek) bezpieczników i, jeśli trzeba, czyszczenie styków lub wymiana przepalonego bezpiecznika. Oczywiście przed wymianą trzeba znaleźć i usunąć przyczynę spięcia, które to przepalenie spowodowało bezpiecznika. Gorzej jeśli w niewidocznym



miejscu jest uszkodzona izolacja, tu pomoże ommierz, chociaż też nie zawsze. Pomiar w nieruchomym samochodzie może być prawidłowy, natomiast usterka ujawnia się dopiero na skutek wibracji w czasie jazdy. Trzeba szukać do skutku.

Sprawną instalacją elektryczną to także wydajna wentylacja i ogrzewanie kabiny, dobrze działające wycieraczki (warto wymienić piórka!), ogrzewanie szyb, lusterek i foteli (jeśli takowe funkcje są) i oświetlenie. Zewnętrzne punkty świetlne zapewniają widoczność drogi dla kierowcy oraz widoczność jego samochodu przez innych. Właściwie ustawione światła mijania i sprawne oświetlenie mają zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa własnego i innych, zatem o lekceważeniu tego elementu przeglądu mowy być nie może. W okresie od października do kwietnia szczególnie potrzebne mogą być światła przeciwmgłowe, muszą być nie tylko sprawne, ale i odpowiednio używane.

### Czego nie widać

Kiedy samochód trafi na podnośnik mechanik może sprawdzić stan zawieszenia, układu kierowniczego, łożysk kół, układu wydechowego i hamulców. Zużycie tych elementów kierowcy czasem jest dość trudno zauważyć, bowiem pogarszanie się prowadzenia czy skuteczności hamowania samochodu następuje stopniowo. Jazda próbna z mechanikiem pomaga stwierdzić, zużycie elementów zawieszenia, układu kierowniczego czy hamulcowego. Zużyte i wyeksploatowane części trzeba naprawić lub wymienić.



### Zamki i uszczelki

Nawet niewielki mróz potrafi uniemożliwić dostanie się do samochodu. Centralny zamek sterowany impulsem z kluczyka działa jeśli nadajnik emituje sygnał, a w samochodzie działa układ elektryczny. Jeśli sygnału nie ma (na przykład wyczerpana bateria), albo zamek nie działa, trzeba posłużyć się kluczykiem. A jeśli zamek jest zamrożony? Zabezpieczenie zamka przed zamrożeniem jest banalnie proste, wystarczy posłużyć się jednym z wielu oferowanych na stacjach paliw preparatem, znakomitym środkiem. W przeciwnym razie trzeba będzie mozolnie rozgrzewać zamek... A jeśli już zamek działa, to może się okazać, że drzwi przyzmarzły do uszczelki. Dadzą się otworzyć, ale czasem z uszkodzeniem gumowego uszczelnienia. A przecież wystarczy przesmarować uszczelki drzwi i pokrywy bagażnika odpowiednim środkiem. Podobnie z szybami, oferta mikstur pomagających uchronić się przed zaszronieniem, a przynajmniej ułatwić jego usunięcie, jest duża.

Pełny przegląd techniczny zapewni właścicielowi wiedzę o stanie auta, jego sprawne i bezpieczne działanie niezależnie od pogody, nie bez znaczenia jest też bezproblemowe przejście obowiązkowego badania diagnostycznego. Może się okazać, że zima w tym roku zaskoczy wszystkich i... jej nie będzie, albo też pojawi się wtedy, gdy już powinna się kończyć. Ale to wcale nie oznacza, iż samochodowi do zimy przygotować nie należy, wręcz przeciwnie. ■



# Samochody ekskluzywne w PRL



Samochody Lancia Flavia 1800 zawodników włoskich.

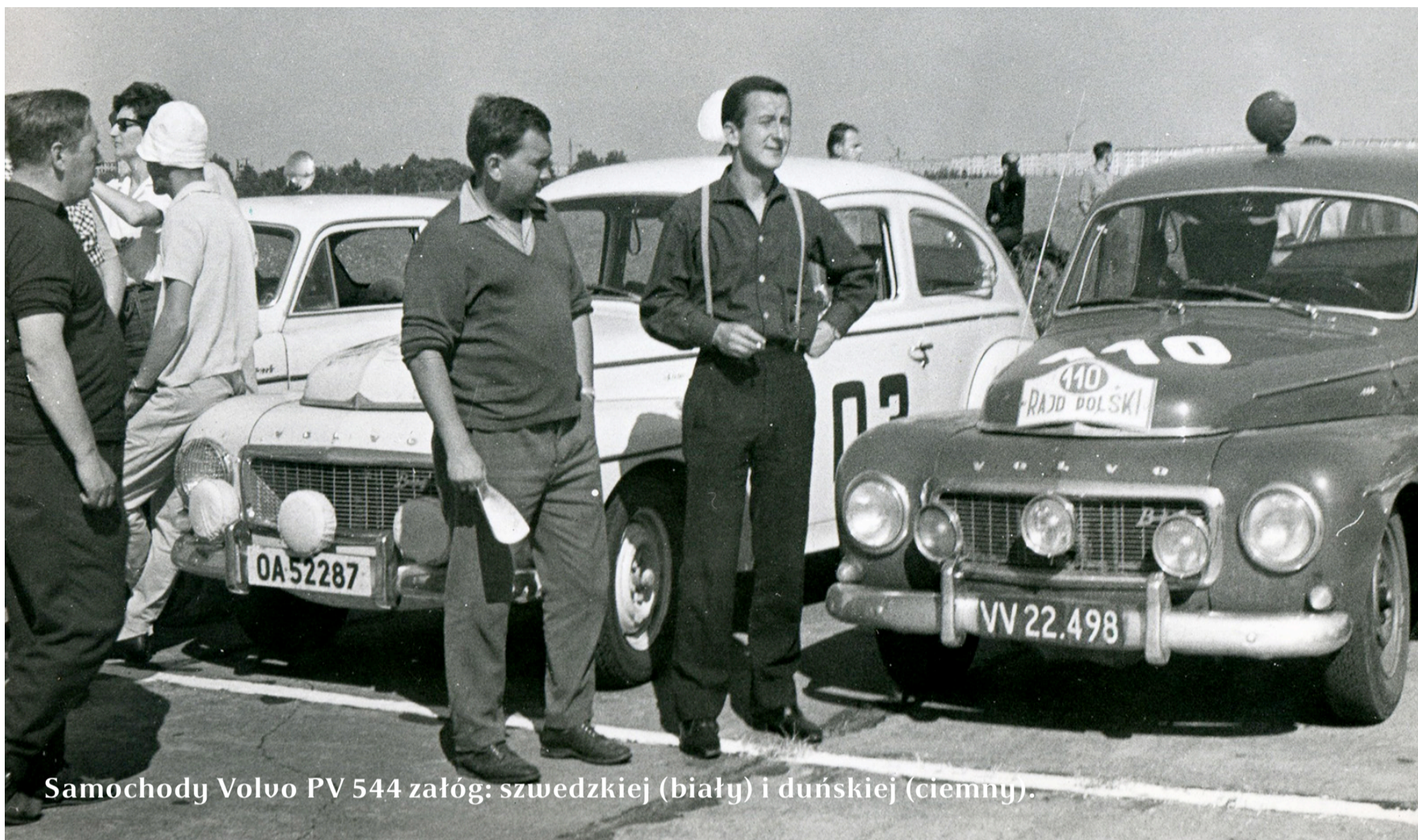
TEKST: TOMASZ SZCZEBICKI, ZDJĘCIA: ARCHIWUM

W latach 50., 60. i 70., samochody ekskluzywne i sportowe, na zachodnioeuropejskim poziomie, były u nas zjawiskiem rzadko spotykanym. W dużych miastach czasami można je było zobaczyć na parkingach przy hotelach posiadających trzy lub cztery gwiazdki. W tym czasie w Polsce szczytem „ekskluzywności rodem z zachodu” były najtańsze modele Forda, Opla czy Volkswagena.

**W** tej szarzyźnie PRL-owskiej rzeczywistości pojawiały się jednak „karnawały”, podczas których miłośnicy automobilizmu mogli zobaczyć, a nawet musnąć ręką, auta znane u nas przeważnie tylko z fotografii. Takimi karnawałami były nieliczne zawody sportowe o randze międzynarodowej.

Od początku lat 60. na samochodowych Rajdach Polski zaczęło pojawiać się coraz więcej wysoko notowanych zawodników z Europy zachodniej oraz prawdziwych gwiazd, jak chociażby Pat Moss-Carlson. W 1964 roku, z którego pochodzą prezentowane tu fotografie, owa dama wystartowała za kierownicą Saab 96. Drugim taki samym Saabem wystarto- ➔➔





Samochody Volvo PV 544 załóg: szwedzkiej (biały) i duńskiej (ciemny).

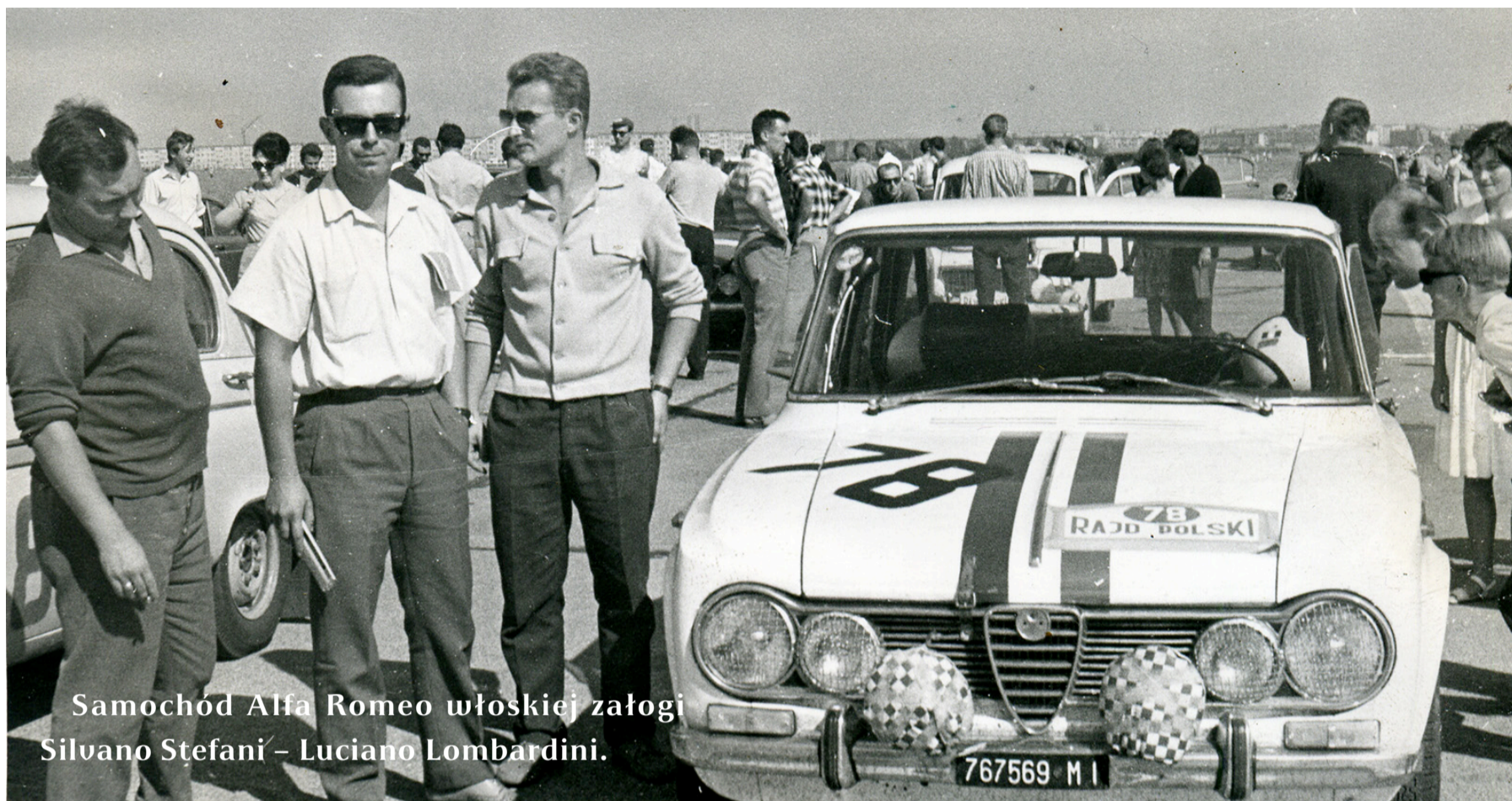
wał jej mąż Erik Carlson. Dla Pat był to jej drugi start w Polsce (pierwszy w 1962 roku, jeszcze jako panna). Powróciła tu jeszcze w 1965 roku.

Pojawiające się, na kolejnych edycjach Rajdu Polski, samochody sportowe oraz kierowcy rajdowej europejskiej czołówki przyciągały tysiące ➔➔



Pomiędzy Saabami rozmawiają Pat Moss-Carlson (stoi tyłem) i Erik Carlson (stoi przodem w płóciennym kapeluszu).





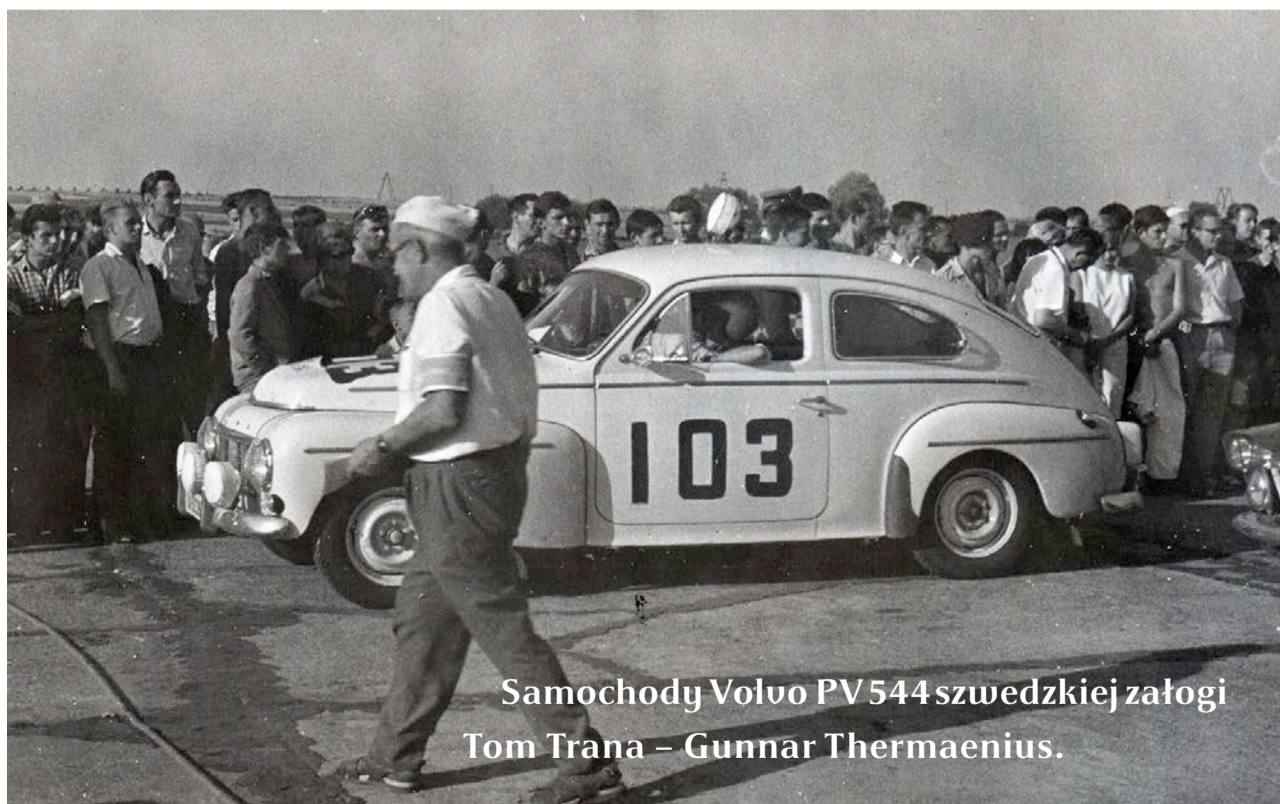
Samochód Alfa Romeo włoskiej załogi  
Silvano Stefani – Luciano Lombardini.

kibiców, zarówno do baz poszczególnych etapów, jak na całą trasę. Dla wielu osób było to swoiste coroczne, motoryzacyjne święto.

Na prezentowanych tu zdjęciach z XXIV Rajdu Polski z 1964 roku widać: Alfę Romeo, Saaby, Lanie i Volva. Saabem z nr rejestracyjnych P 44302 startowała Pat Moss-Carlson. W zawodach tych wzięły udział również załogi w samochodach innych marek zachodnich: Mercedes, BMW, Steyr, Renault, Fiat,

Volkswagen, Ford, Triumph, Austin Cooper i Morris Mini Cooper. Na 120 startujących, autami zachodnimi jechało 46, pozostali ruszyli na trasę samochodami produkcji ówczesnych Krajów Demokracji Ludowej, czyli: Skodami, Wartburgami, Trabantami, Syrenami, Moskwiczami i Wołgami.

Do rywalizacji w XXIV Rajdzie Polski w 1964 roku zgłosiły się załogi z: wschodnich Nieniec (NRD), Węgier, Czechosłowacji, Związku Radzieckiego, Szwecji, Danii, Włoch i Wielkiej Brytanii. Polscy zawodnicy, do rywalizacji w tych zawodach, ruszyli najliczniej za kierownicami: Wartburgów, Syren 103, Trabantów i kilku wspomnianych samochodów marek zachodnich, m.in.: Andrzej Jaroszewicz Mercedesem 220, Ksawery Frank Mercedesem 220 S, Jerzy Dobrzański BMW 700, Sobiesław Zasada Steyrem Puch 650 TR, Franciszek Postawka Volvem PV 544. ■



Samochody Volvo PV544 szwedzkiej załogi  
Tom Trana – Gunnar Thermaenius.



# Góry, sport i samochody

W biblioteczce Auto Klubu Dziennikarzy Polskich pojawiła się nowa pozycja. Tym razem dotyczy mniej znanej dyscypliny sportu samochodowego - wyścigów górskich.

ALEKSANDER ŻYZNY



Ciekawe historie, zapomniane fakty, unikatowe fotografie, biogramy najważniejszych postaci, które tworzą dzieje polskich wyścigów górskich – dyscypliny sportu samochodowego, która ma w naszym kraju wspaniałe tradycje – to najkrótsza charakterystyka najnowszej, ósmej książki w serii „Biblioteka Auto Klubu Dziennikarzy Polskich” - „Serpentyną na szczyt. Szkice na stulecie polskich wyścigów górskich”. Zorganizowany w czerwcu 1923 przez Automobilklub Polski Międzynarodowy Rajd Samochodowy jest zapisany w dziejach naszego automobilizmu jako trzecia edycja Rajdu Polski. Zawody miały w programie „próbę chyżości” na Przełęcz Kocierską w Beskidzie Andrychowskim. Owa próba to właśnie polski prototyp współczesnych wyścigów górskich. Skoro tak, to zbliżamy się do stulecia tej dyscypliny w naszym kraju. Z kolei w kończącym się roku 2020 mija 40 lat od ustanowienia w 1980 pierwszych Samochodowych Wyścigów Górskich o Mistrzostwo Polski. Po

jednym sezonie cykl został zlikwidowany, powrócił 35 lat temu (w 1985) pod nazwą Górskich Samochodowych Mistrzostw Polski. Ta dyscyplina – zrazu uważana za egzotyczną, marginalną, a może nawet zbędną – okrzepła, stała się stałym ele-

mentem w krajobrazie sportu samochodowego w naszym kraju. Książka bogato ilustrowana unikatowymi zdjęciami jest najobszerniejszą do tej pory dokumentacją wyścigów górskich w Polsce, liczy 168 stron. Cena 50 zł za ekskluzywne wydanie na kredowym papierze, w twardej, lakierowanej okładce, jak wszystkie pozycje w serii AKDP. Takie książki stanowić mogą ozdobę każdej domowej biblioteki. Poza najnowszym tytułem dostępne są jeszcze: „Rajdowe kroniki 1921 – 2014. Rajd Polski”, „Uśmiechnięte rajdy. Anegdoty z oesów”, „Alfabet krakowskich automobilistów”, „Ostatni przejazd. Opowieści o mistrzu Kuligu” i „Pędem przez sawannę. Polacy w rajdach Safari”.





# 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.

**D**ziś 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. ➔➔

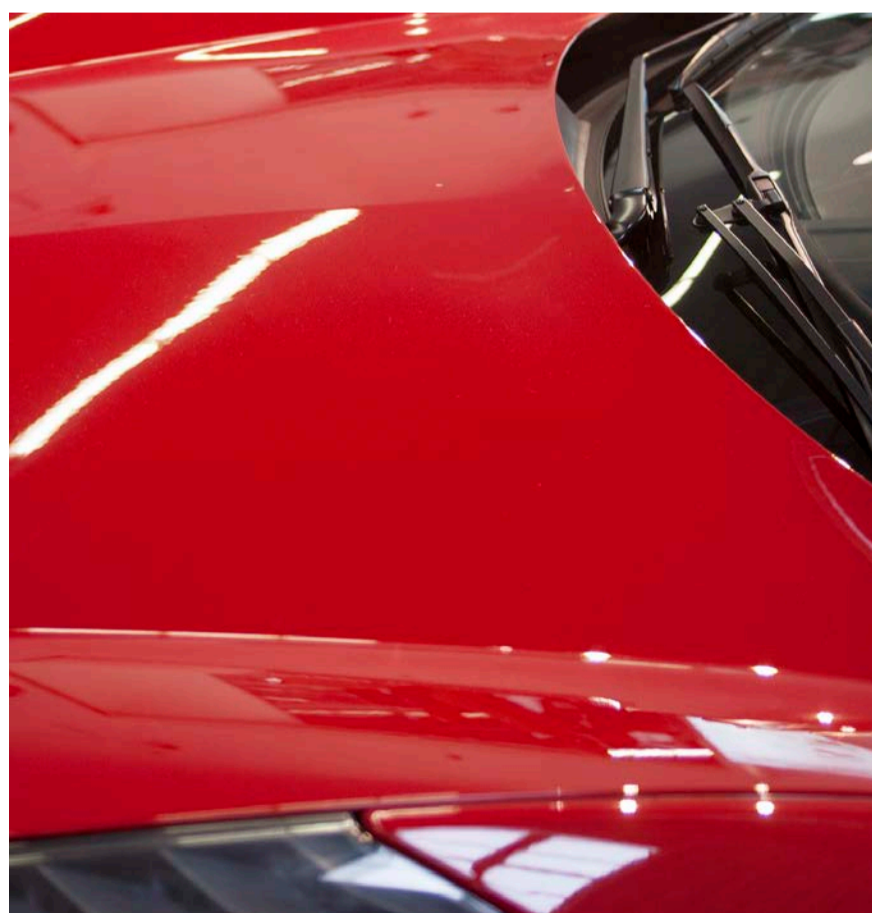






Po tych zabiegach samochód wygląda znacznie lepiej, jednak do pełnej satysfakcji jeszcze daleko. Chodzi o uzyskanie lśnienia powłoki i głębi koloru lakieru. Dlatego po starannym i dokładnym myciu (które jest bardzo ważne dla końcowego efektu) trzeba zabrać się za korektę drobnych defektów lakieru. Wcześniej 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. Ściereczką 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





# Polacy jadą na Dakar

ON LINE ORLEN TEAM

Ponad 7,5 tysiąca kilometrów w dwanaście dni – to zadanie do wykonania dla zawodników, w tym z ORLEN Team, startujących w 43. edycji Rajdu Dakar. Najlepsi polscy kierowcy zapowiadają pełną gotowość do startu i walkę o czołowe miejsca.



**W** konferencji prasowej PKN ORLEN w formule online udział wzięli wszyscy zawodnicy ORLEN Team, którzy za nieco ponad dwa tygodnie rozpoczną rywalizację na terenach Bliskiego Wschodu, m.in. kierowca **Jakub Przygoński** z pilotem **Timo Gottschalkiem**, Czech **Martin Prokop** z pilotem **Viktorem Chytką**

(reprezentujący także markę Benzina), motocykliści **Maciej Giemza** i **Adam Tomiczek** oraz quadowiec **Kamil Wiśniewski**. Koncern reprezentował Adam Burak - Członek Zarządu PKN ORLEN ds. Komunikacji i Marketingu. - *Rajd Dakar uchodzi za jedną z najtrudniejszych i najbardziej wymagających imprez w motorsporcie. Jego światowa renoma stanowi*



okazję do budowy rozpoznawalności marki ORLEN na świecie. Poprzez zaangażowanie w międzynarodowe wydarzenia wzmocnimy też skuteczność naszych działań na rynkach zagranicznych, w tym m.in. proces rebrandingu stacji paliw w Niemczech, Czechach i na Słowacji. W ten sposób przekładamy działania sponsoringowe na efektywne wsparcie naszego biznesu. Produkty Grupy ORLEN dostępne są w ponad 120 krajach na całym świecie, a 60% obrotów generowanych jest na rynkach zagranicznych. – mówił Adam Burak, Członek Zarządu PKN ORLEN ds. Komunikacji i Marketingu.

Do nadchodzącej edycji rajdu zgłoszono 321 pojazdów, w tym 108 motocykli, 21 quadów, 124 samochody i pojazdy kategorii SSV oraz 42 ciężarówki. Zawodnicy po raz drugi w kilkudziesięcioletniej historii powalczą na terenie Arabii Saudyjskiej. Do pokonania mają 7646 kilometrów, w tym 4767 odcinków specjalnych. Start (3 stycznia) i metę (15 stycznia) wydarzenia zaplanowano w Dżuddzie. Spośród zawodników ORLEN Team, największym doświadczeniem w Dakarze dysponuje Jakub Przygoński. Najlepszy polski motocyklista w historii tej imprezy (6. miejsce w 2014 roku) od paru lat rywalizuje w kategorii samochodów. W 2021 roku po raz drugi wystartuje w duecie z pilotem Timo Gottshalkiem. – Nie mam wątpliwości, że bardzo dobrze

przygotowaliśmy się do nadchodzącego Dakaru. Dużo czasu spędziliśmy w samochodzie, by być jak najlepiej oswojonym z tym, z czym zaraz będziemy mieli do czynienia w Arabii. Trasa różni się od ubiegłorocznej, jest wolniejsza i bardziej urozmaicona. Mogę z pewnością powiedzieć, że czujemy się mocni. Dysponujemy mocną bronią, Toyotą Hilux z pięciolitrowym silnikiem V8, która pozwala nam walczyć z każdym – powiedział Jakub Przygoński.

Drugą parą reprezentującą ORLEN Team jest Martin Prokop i Viktor Chytka. Mistrz świata JWRC z 2009 roku kilka lat temu zamienił rajdy płaskie na odmianę terenową. W ubiegłym roku finiszował na 12. pozycji. – Wraz z Viktorem cieszymy się na myśl, że zaraz znów rozpoczniemy rywalizację na Dakarze. Jesteśmy bardzo zmotywowani do jazdy, bo przez ostatni rok nie mieliśmy zbyt wielu okazji do ścigania się. Teraz dopiero pokażemy się na co nas stać. Celujemy w pierwszą dziesiątkę i zrobimy wszystko, by zakończyć w niej nadchodzące zmagania – zadeklarował Martin Prokop.

Dakar 2021 będzie czwartym dla Macieja Giemzy. Pochodzący z Piekoszowa koło Kielc 25-latek w styczniu mijającego roku finiszował na 17-tej, najlepszej w dotychczasowej karierze, pozycji. Po zwycięstwie w kategorii Junior Pucharu Świata w rajdach Baja, młody motocyklista mierzy w równie świetny wynik w Arabii. – Po udanym Rajdzie Dakar 2020

miałem głód rywalizacji. Chciałem ścigać się co weekend. Dużo ćwicyłem w ostatnich tygodniach na pustyni. Mam nadzieję, że przekuje się to w solidny wynik. Czuję się w dobrej formie do walki. Dysponuję mocnym sprzętem, więc nie mogę się już doczekać wyjazdu na pustynne piaski – powiedział Maciej Giemza.

W trakcie ubiegłorocznej edycji Rajdu, z powodu wypadku, Adam Tomiczek – wychowanek Akademii ORLEN Team, musiał wycofać się z dalszej rywalizacji. Motocyklista jadący Husqvarną FR 450 Rally Replica, który wrócił do startów po doznanej na Dakarze kontuzji, będzie chciał za wszelką ceną przywieźć do kraju wysoką pozycję w klasyfikacji general- ➔➔







ważniejsze lokaty. Na pewno będzie się dużo działo! – powiedział Kamil Wiśniewski.

Nadchodząca edycja Rajdu Dakar przynosi dla startujących wiele zmian, a najważniejsza dotyczy dystrybucji roadbook'ów. Zawodnicy otrzymają je zaledwie dziesięć minut przed startem każdego etapu. Podczas tzw. etapów maratońskich, kierowców samochodów obowiązywać będzie zakaz wymiany opon.

W trosce o bezpieczeń-

nej. – Dobrym rezultatem na nadchodzącym Dakarze chciałbym zapomnieć o pechowej, ubiegłorocznej edycji. Ze zdrowiem jest już wszystko w porządku. W spokojnych warunkach przygotowywałem się do rywalizacji. Chcę pomału oswajać się z pustynią, a później walczyć na całego – mówił na konferencji Adam Tomiczek.

Kategorię quadów z zespołu ORLEN Team po raz kolejny będzie reprezentować Kamil Wiśniewski. Jeden z najlepszych polskich zawodników w kategorii tych pojazdów za każdym razem wraca z Dakaru z bardzo dobrym rezultatem. – Przy wsparciu PKN ORLEN udało mi się zmodyfikować mojego quada. Nowa maszyna jest mocniejsza względem poprzedniczki. Nie chciałbym nikogo zawieść, dlatego od początku celem jest rywalizacja o naj-

stwo, przy najniebezpieczniejszych fragmentach tras wprowadzone zostaną strefy ograniczonej prędkości, a także sygnały dźwiękowe. Ponadto wszystkich zaangażowanych w rajd obowiązywać będzie reżim sanitarny, związany z aktualnie panującą pandemią. Zapraszamy do śledzenia relacji z rajdu w mediach społecznościowych ORLEN Team oraz na stronie internetowej [www.orlenteam.pl](http://www.orlenteam.pl) ■





# Wydarzenia i rocznice: grudzień 2020

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

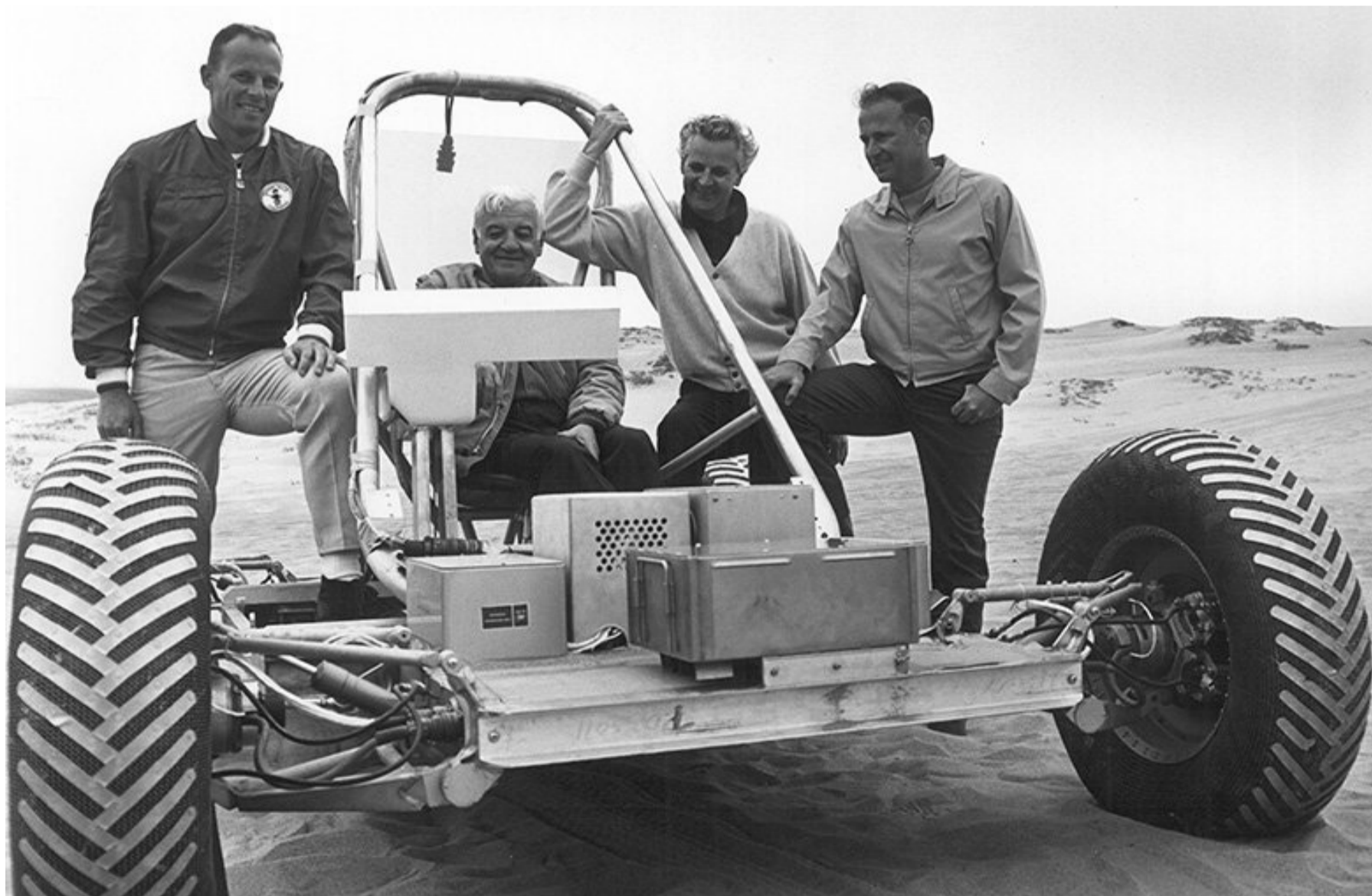
---

## Ze Strzyżowa na Księżyc

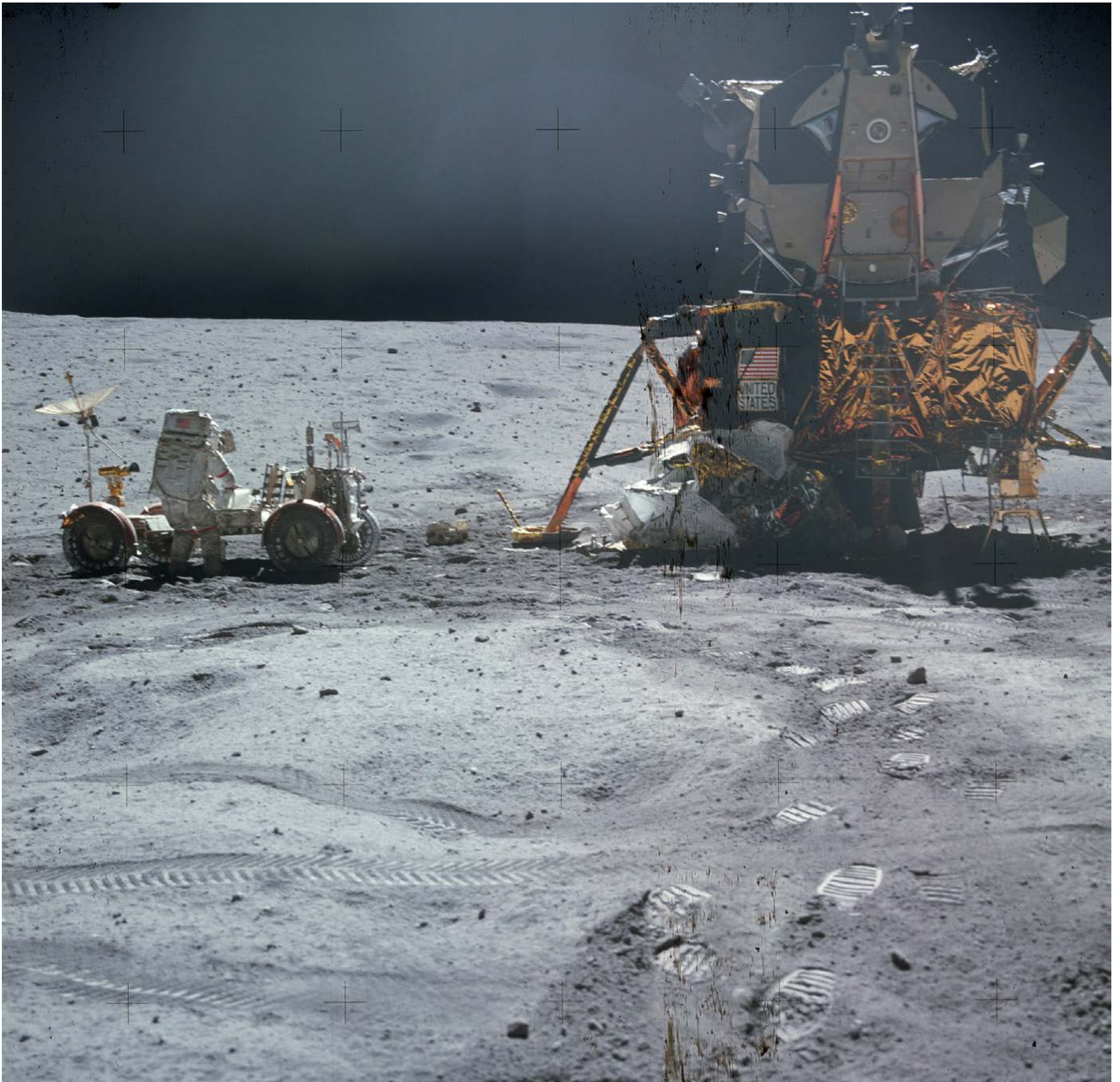
19 grudnia 1972 roku wodowaniem na Oceanie Spokojnym zakończyła się księżycowa misja Apollo 17. To była – jak dotychczas – ostatnia wizyta ludzi na satelicie Ziemi. Formalnie ostatnia misja Apollo miała miejsce w 1975 roku, kiedy to amerykański statek kosmiczny zadokował do orbitującego Sojuza 19, co było niejako zapowiedzią współpracy międzynarodowej (głównie amerykańsko-radzieckiej) w eksploracji kosmosu zgodnie z mottem pierwszych astronautów na Księżycu: „Przybyliśmy w pokoju dla całej ludzkości”.

Od 1969 roku, kiedy to Louis Armstrong jako pierwszy człowiek stanął na Księżycu do wspomnianego 19 grudnia 1972 roku po Srebrnym Globie spacerowało łącznie 12 Amerykanów, czyli sześć załóg statków Apollo (trzeci członek załogi pozostawał na orbicie Księżycy). Jedynie misja Apollo 13 z powodu poważnej awarii została przerwana, a załoga bezpiecznie została sprowadzona na Ziemię).

Eugene A. Cernan oraz Harrison H. Schmitt z Apollo 17 przebywali na powierzchni Księżycy rekordowe 75 godzin. W tym czasie (m. in.) zebrali 243 funty (nieco ponad 110 kg) próbek skał i gleby oraz odbyli







trzy oddzielne wyprawy pojazdem Lunar Roving Vehicle. Nie byłoby zapewne możliwe, a zwłaszcza to ostatnie, gdyby nie osoba Polaka, którym był profesor Mieczysław Bekker.

Urodził się 25 maja 1905 roku w Strzyżowie na Lubelszczyźnie. Mimo ukończenia gimnazjum humanistycznego podjął studia na Wydziale Mechanicznym Politechniki Warszawskiej. Po ich ukończeniu został zatrudniony w Wojskowym Instytucie Badań Inżynierii, prowadząc jednocześnie wykłady

na rodzimym Wydziale Mechanicznym Politechniki oraz – dużo później, bo od 1937 roku - Szkole Inżynierii Wojskowej. Był także w latach 1936-39 wykładowcą w Studium Wojskowym Politechniki Warszawskiej, na której utworzył Laboratorium Pojazdów Specjalnych. Oczywiście więc, że jednocześnie współpracował z ówczesnym Ministerstwem Spraw Wojskowych.

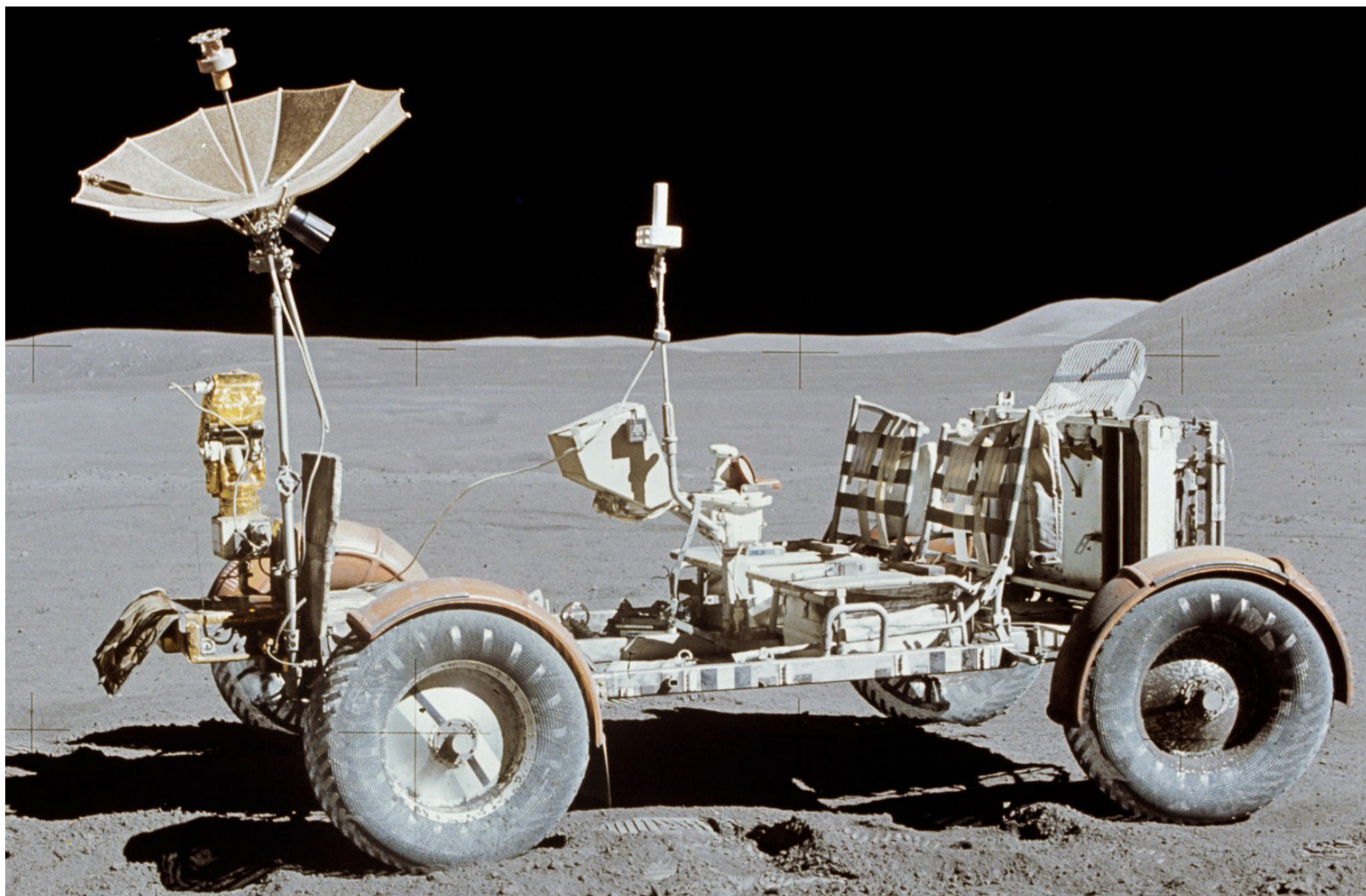
Jego pasją były samochody. Jeszcze jako student odbył praktykę w fabryce Renault we Francji. →→



Później, już zawodowo, jako inżynier i konstruktor opracowywał projekty pojazdów terenowych na bazie licencyjnego Fiata (Polski Fiat 508 „łazik”, Polski Fiat 508/518 ciągnik artyleryjski oraz samochód radiostacja i sanitarka). Generalnie pracował nad przystosowaniem ciężkich pojazdów wojskowych do poruszania się w trudnych warunkach terenowych. Na podstawie swych teoretycznych prac oraz doświadczeń w terenie doszedł wówczas m.in. do wniosku, że lepszym rozwiązaniem od gąsienic jest zastosowanie szerokich opon w połączeniu z napędem na wszystkie koła. Jego teoretyczne rozważania (i praktyczne doświadczenia) dotyczące współdziałania kół i/lub gąsienicy z luźnym podłożem stały się po latach przyczynkiem do powstania nowej gałęzi nauki – terramechaniki.

1 września 1939 roku terytorium II Rzeczypospolitej zaatakowali Niemcy, 17 września dołączyli do nich Sowieci dokonując wspólnie de facto IV rozbioru Polski – rozpoczęła się II wojna światowa. Podporucznik rezerwy Mieczysław Bekker

wziął udział w kampanii wrześniowej, po czym wraz z tysiącami innych żołnierzy został internowany w Rumunii. Po pół roku udało mu się uciec i przedostać do Francji, gdzie – jako uznany specjalista – natychmiast znalazł zatrudnienie w Wydziale Czołgów Ministerstwa Uzbrojenia. W Paryżu nie zdołał jednak wiele zdziałać, gdyż kilka tygodni później hitlerowskie wojska uderzyły na Francję. Tym razem Bekker znalazł schronienie w Marsylii, w nieokupowanej części kraju zwanej Francją Vichy. Kontynuował tam swoje prace teoretyczne, ale ich wyniki chował „do szuflady”, na przyszłość. W 1942 roku, gdy i do tej części kraju wkroczyli Niemcy musiał ponownie uciekać. Bekker został ewakuowany do Ottawy, gdzie został zatrudniony w Biurze Badań Broni Pancernej przy kanadyjskim Ministerstwie Zaopatrzenia. Jednocześnie, by móc pracować w wojskowych laboratoriach - za zgodą polskich władz emigracyjnych w Londynie - wstąpił do kanadyjskiej armii. W nowej pracy cały czas zajmował się tym, na czym znał się najlepiej, czyli opracowywał projekty pojazdów (wojskowych) →→

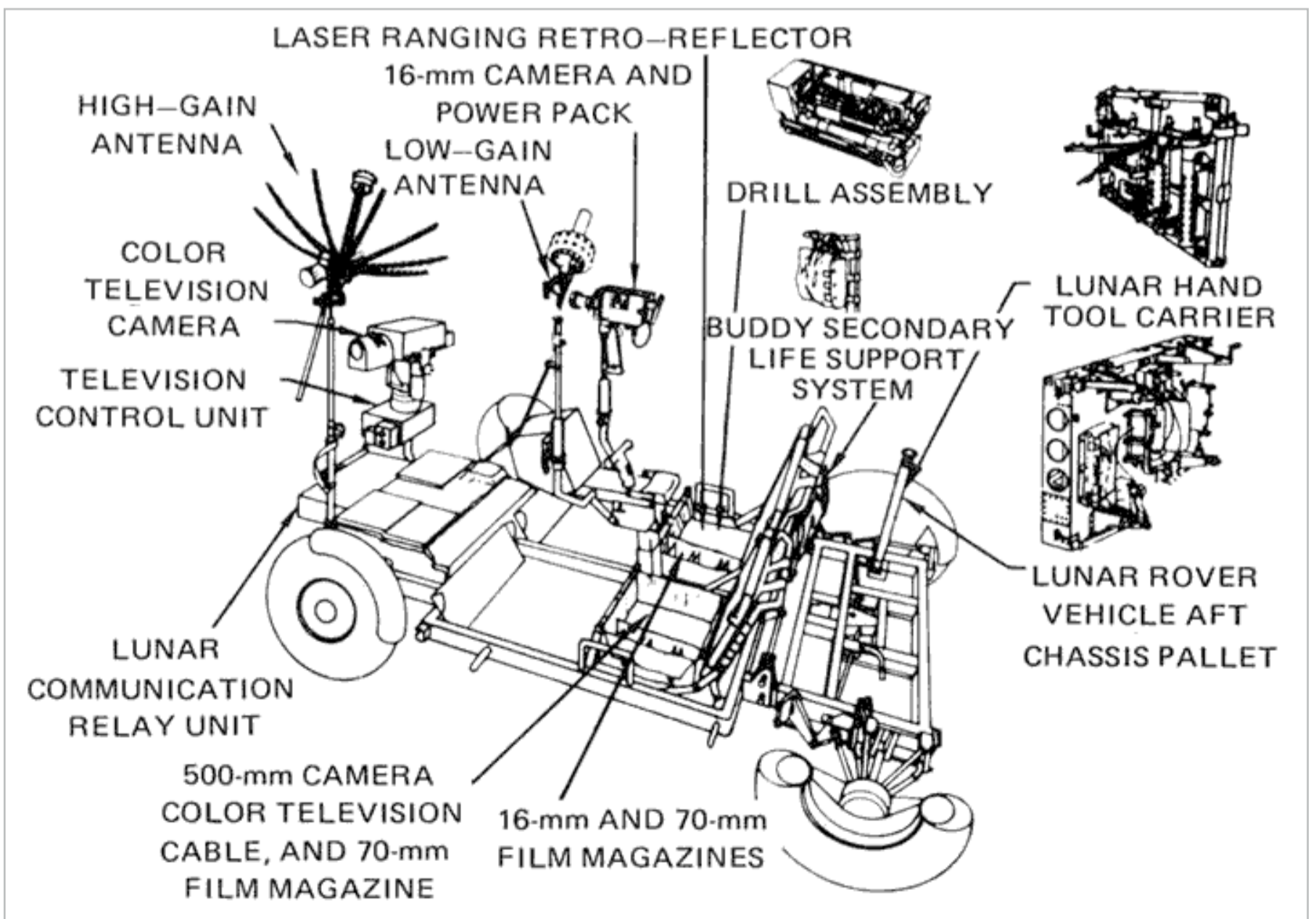




zdolnych do poruszania się w najtrudniejszych warunkach terenowych. Prowadził jednocześnie wykłady w amerykańskich uczelniach wojskowych w Nowym Jorku i Waszyngtonie. Służbę (i pracę) w armii kanadyjskiej Bekker zakończył w 1956 roku w stopniu podpułkownika.

Po zakończeniu kanadyjskiego rozdziału swojego życia Bekker przeniósł się do Stanów Zjednoczonych. Tutaj, od lat, świetnie znano jego dorobek naukowy i jako wybitnemu inżynierowi i konstruktorowi stworzono mu idealne warunki do dalszej pracy. Udostępniono najnowocześniejsze laboratoria i dopuszczono go do najnowszych technologii. Pracował w Wojskowym Laboratorium Pojazdów Terenowych, jednocześnie prowadząc zajęcia na kilku uczelniach technicznych. Otrzymał tytuł profesora University of Michigan w Ann Arbor. W 1961 roku przyjął ofertę objęcia stanowiska dyrektora Instytutu Badań koncernu General Motors Corporation

w Santa Barbara w Kalifornii. W tym samym czasie amerykańska Narodowa Agencja Aeronautyki i Przestrzeni Kosmicznej (NASA) ogłosiła rozpoczęcie Programu Apollo, którego celem było lądowanie człowieka na Księżycu. W ramach tego programu NASA ogłosiła konkurs na skonstruowanie pojazdu, którym astronauta mogliby jeździć po powierzchni srebrnego globu. Przystąpiło do niego ponad 80 firm oraz zespołów badawczych i konstrukcyjnych, wśród nich zespół profesora Bekkera. Jednym z „rywali” Bekkera w tym konkursie był zespół pod kierownictwem... Stanisława Rogalskiego pracującego dla lotniczej firmy Grumman. (Tak, to ten słynny, przedwojenny polski konstruktor lotniczy, który wraz ze Stanisławem Wigurą i Jerzym Drzewieckim był współtwórcą serii niezwykle popularnych samolotów RWD, które swą nazwę wzięły od inicjałów ich nazwisk. I podobnie, jak Bekker, Rogalski opuścił Polskę we wrześniu 1939 roku, by już nie powrócić do ojczyzny). →→

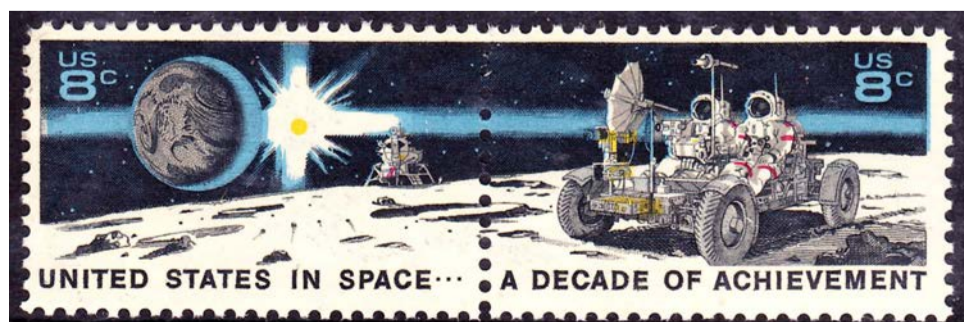






Konkurs na pojazd księżycowy, który nazwano LRV (Lunar Roving Vehicle – Wędrujący Pojazd Księżycowy) lub w skrócie Rover wygrał Mieczysław Bekker oraz jego zespół. Budowę Rovera zlecono firmie General Motors we współpracy z Boeingiem. Jego konstrukcja okazała się po prostu genialna. Trzeba przy tym pamiętać, że prof. Bekker tworzył rysunki techniczne LRV ponad 50 lat temu! Na Księżyc poleciały trzy takie pojazdy, w trzech ostatnich misjach Apollo (15, 16 oraz 17) i nigdy nie zawiodły. Astronauci byli nim zachwyceni, a LRV w istotny sposób zwiększył możliwości eksploracji jego powierzchni.

Podczas misji Apollo 15 LRV pokonał łączny dystans 27,9 km i był „w ruchu” 3 godziny. Podczas kolejnej przejechał 26,9 km (3 godz 26 min). Misja Apollo 17, to 35,7 km oraz 4 godz 29 min użytkowania. Dzięki temu pojazdowi można było pobrać próbki księżycowego gruntu z bardzo dużej powierzchni



oraz różnych formacji skalnych. Jednym z efektów tych trzech misji z użyciem LRV na Ziemię było to, że zebrano łącznie 183 kilogramy próbek (dla porównania, poprzednie trzy załogowe misje na Księżycu, ale nie mające do dyspozycji „łazika” przewiozły 99 kg próbek). Naukowcy amerykańscy oszacowali po zakończeniu programu Apollo, że pojazdy te pozwoliły uzyskać nawet 70 procent informacji o Księżycu

więcej, niż gdyby astronauci nie mieli ich do dyspozycji. Wszystkie trzy egzemplarze LRV pozostały na Księżycu...

Pojazd księżycowy LRV był szczytowym osiągnięciem zawodowym prof. Mieczysława Bekkera, chociaż wniósł nieoceniony wkład także w dziedzinie wojskowości, jako wykładowca uniwersytecki oraz autor wielu prac naukowych, które do dzisiaj należą do kanonów wiedzy. Niedługo po zakończeniu programu Apollo, na początku lat 70-tych Bekker przeszedł na emeryturę pozostając konsultantem naukowym kilku amerykańskich i kanadyjskich instytucji.

Do Polski przyjechał dwukrotnie – w 1971 oraz 1979 roku. Podczas drugiego pobytu otrzymał tytuł Honorowego Obywatela Miasta Konina, z którego był bardzo dumny.

Mieczysław Bekker zmarł w wieku 84 lat, 8 stycznia 1989 roku, w Santa Barbara w Kalifornii. Profesora uhonorowano także w rodzinnym Strzyżowie, gdzie w 110 rocznicę jego urodzin (2015) odsłonięto pamiątkowy obelisk oraz zorganizowano specjalną wystawę poświęconą jego życiu i działalności. ■



**Swoimi**

# **DROGAMI**

pismo zwyczajnych motocyklistów

Numer 10, grudzień 2020

**iMotocykl**



**Ciąg dalszy nastąpił -  
kliknij**