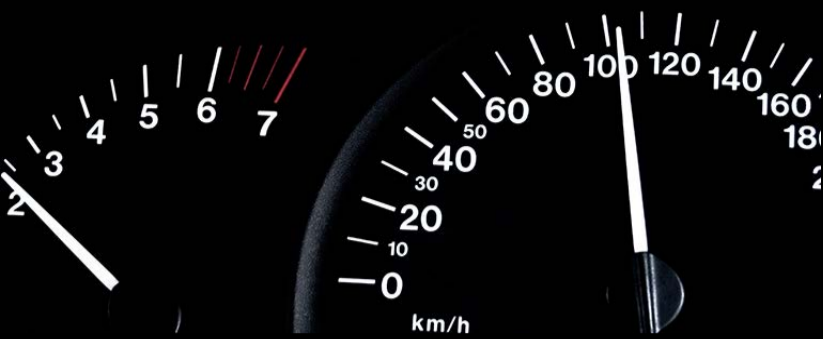


# iAuto

Numer 153, marzec 2021





**Kalejdoskop - 3**

**W rozmiarze XXL - 7**

**SUV czy salonka? - 12**

**W rytmie eco - 16**

**Egzotyczne - 20**

**A zwycięzcą jest... - 25**

**Co dwa, to nie jeden - 28**

**Pucu, pucu, glancu, glancu... - 30**

**"Kocham Pana, Panie Olu" - 34**

**Pan Olek - 36**

**Rusza Formuła 1 - 40**

**Nowy puchar w WSMP - 42**

**Memoriał w Wieliczce - 43**

**Crash historie, czyli... - 44**

**Kalendarium - 47**

**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



W najnowszym konkursie Car of the Year po raz drugi wyróżniono Toyotę Yaris. Po raz pierwszy ten model był Samochodem Roku dwadzieścia lat temu. *(Więcej w artykule "A zwycięzcą jest..." Macieja Rzońcy na stronie 25).*



Dwadzieścia lat, to w życiu człowieka całkiem sporo, przez ten czas dziecko dorasta do dorosłości, studenci stają statecznymi paniami i panami, można osiągnąć szczyt kariery i znaczące sukcesy, ale też i poczuć gorycz porażki. Można postawić dom, posadzić drzewo, wychować dziecko. Można też sporo popsuć i zniszczyć...

W motoryzacji dwadzieścia lat, to bardzo dużo. Zwłaszcza ostatnie ostatnie dwudziestolecie. Przyniosło ono ogromne zmiany. Triumfy święcili konstruktorzy silników zasilanych olejem napędowym. Listwa common rail oraz turbosprężarka sprawiły, że osiągi i spalanie przekonywały bardzo wielu klientów. Dziś silniki Diesla uznawane są za groźnych trucielei, i ich dni w osobówkach ponoć są policzone.

Niby samochody w swej zasadniczej istocie się nie zmieniły, jest silnik, skrzynia przekładniowa, koła, kierownica, hamulce. Ale przecież samochód zmienił się bardzo. I nie chodzi tu jedynie o jego wygląd, design. Ot, taka klimatyzacja, dawniej jako kosztowna opcja, dziś jest standardem. O wielu "asystentach" kierowców jeszcze skowronki nie śpiewały. Tempomat pojawiał się w droższych samochodach, oczywiście, bez żadnej aktywności. Nie było systemu Stop&Go, samochody elektryczne miały się dopiero pojawić. Już była hybryda, ale to rozwiązanie jeszcze nie budziło entuzjazmu. Nawigacja w samochodzie? Czujnik deszczu? Utrzymanie auta na pasie drogi? Rozpoznawanie znaków drogowych? Kamery cofania? Ostrzeganie o przeszkodzie na jezdni? Automatyczne parkowanie? Komunikacja głosowa? To wszystko i wiele innych udogodnień nie jest niczym nadzwyczajnym we współczesnych samochodach. Dwadzieścia lat temu - niekoniecznie.

Najciekawsze jest jednak to, że pełnoletnie auta sprawiają się całkiem, całkiem... Pod warunkiem, że są odpowiednio eksploatowane i właściwie serwisowane.

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski

## 35 miliardów na drogi

W roku 2021 rozpocznie się i zakończy więcej inwestycji drogowych niż w 2020. Oprócz kontynuacji 100 zadań budów drogowych, o łącznej długości 1200 kilometrów, na które zabezpieczone jest 15 miliardów złotych w krajowym budżecie, rozpoczną się nowe budowy o wartości ponad 20 miliardów zł. Będzie to 350 kilometrów całkowicie nowych odcinków dróg i 330 kilometrów dróg

poddawanych przebudowie. Już za prawie trzy lata kierowcy będą mogli pojechać nowymi drogami, które mają powstać w ramach tegorocznych przetargów. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad koncentruje się przede wszystkim na trasie S19, biegnącej wzdłuż wschodniej granicy kraju, gdzie ogłoszone zostały przetargi na aż 100 kilometrów. Powstanie po mniej więcej 50 kilometrów



drogi S10 Bydgoszcz-Toruń i drogi S17, łączącej Warszawę z Lublinem. Ma być przygotowana dokumentacja poszerzenia autostrady A2 między Łodzią a Warszawą. W drugim kwartale tego roku ma być gotowy tunel południowej obwodnicy Warszawy. Oddane zostanie 40 kilometrów autostrady A1, kilka kluczowych obwodnic i kolejne kilometry drogi S70 na północ od Warszawy. Ma być gotowy nowy odcinek S3 wzdłuż zachodniej granicy Polski, S19 między Rzeszowem a Lublinem, a także S61, czyli Via Baltica, w kierunku Mazur i przejścia granicznego.



## Hyundai BAYON w ofercie

Bayon to współczesny SUV segmentu B czyli kompaktowe nadwozie, przestronne wnętrze oraz szereg zaawansowanych funkcji bezpieczeństwa i łączności w cenie od 66 700 złotych. Jego wymiary: długość 4180 mm, szerokość 1775 mm i wysokość 1490 mm (lub 1500 mm z 17-calowymi kołami), rozstaw osi 2580 mm. Bagażnik mieści 411 litrów. Hyundai Bayon dostępny jest w czterech wersjach wyposażenia – Pure, Modern, Smart i Executive.



## Nowe logo, nowe auto

Pierwszy, po zmianie logo marki samochód Kii, model EV6 będzie miał swoją światową premierę w pierwszym kwartale 2021 roku. Auto zaprojektowane i skonstruowane zgodnie z mottem marki „Movement that inspires” zbudowano na nowej platformie (Electric-Global Modular Platform) opracowanej dla samochodów elektrycznych typu BEV. EV6 to pierwszy model generacji aut elektrycznych, w których litery oznaczają rodzaj napędu, a cyfra pozycję modeli w gamie marki. Takie samo oznaczenie modeli będzie obowiązywało na całym świecie.



## Z Citroënem sadzimy drzewa



Marka Citroën zaprasza swoich klientów do udziału w ważnej inicjatywie wspierającej ochronę środowiska naturalnego w Afryce. Jej celem jest rewitalizacja lasów namorzynowych w Senegalu. Aby wziąć udział w akcji wystarczy podczas wizyty w Autoryzowanym Serwisie Citroëna zdecydować się na użycie do naprawy auta fabrycznie regenerowanych części zamiennych.

Wybór części zamiennych, które mogą zostać regenerowane i wykorzystane ponownie pozwala zaoszczędzić nawet do 80% surowców i do 50% energii potrzebnych do ich wytworzenia. Części zamiennie wykorzystywane ponownie są tańsze nawet 40% od fabrycznie nowych, co pozwala klientom na obniżenie kosztów obsługi i napraw samochodu. Zregenerowane części są sprawdzane, testowane i dopuszczane do sprzedaży przez ekspertów marki Citroën, oraz są objęte taką samą gwarancją jak części fabrycznie nowe.

Regeneracja podzespołów odbywa się w znacznym stopniu poprzez wymianę ich elementów na fabrycznie nowe. Części i zespoły regenerowane podlegają identycznym testom jakościowym jak

oryginalne części zamienne. Większość oferty to części i zespoły do napraw mechanicznych pojazdów, ale asortyment jest stale poszerzany między innymi o części elektroniczne.

Drzewa wytwarzają tlen, walczą z niekorzystnymi zmianami klimatu, poprawiają jakość wody, zmniejszają erozję gleby, zapewniają różnorodność biologiczną oraz są niezbędne ludziom do życia. Nadmierny wyrąb, susza i budowa infrastruktury przyczyniły się do zniszczenia 25% lasów namorzynowych, znajdujących się w Senegalu.



## Premiera 27 kwietnia 2021

Nowe Mitsubishi Eclipse Cross PHEV to kolejny SUV coupe plug-in, który zadebiutuje w Polsce pod koniec kwietnia bieżącego roku. Stylistyka auta ma nawiązywać do japońskich korzeni i bogatej historii firmy. Producent podkreśla, iż technologia hybry-



dowa PHEV Mitsubishi jest najchętniej wybieraną w Europie i Polsce w 2020 roku, a model Outlander PHEV był najlepiej sprzedającym się modelem tego typu. Nie należy więc się dziwić, że na równie duży sukces producent liczy w przypadku nowego Eclipse. W wyposażeniu producent oferuje się m.in. tempomat adaptacyjny z radarem, BSW, RCTA, podgrzewana kierownica, head-up display, wyświetlacz SDA z interfejsami CarPlay i Android Auto oraz nawigacją TomTom, a także skórzana tapicerka i elektrycznie sterowane fotele. Mitsubishi Eclipse Cross PHEV jest oferowane z 5-letnią gwarancją (do 100 000 km) na cały samochód wraz z 5-letnim, Nielimitowanym przebiegiem Mitsubishi Assistance Package i 8 latami gwarancji (do 160 000 km) na baterię trakcyjną ładowaną z gniazdka.

---

## Napęd e-Power

Nissan pochwalił się silnikiem spalinowym o sprawności cieplnej wynoszącej 50%. Nowa jednostka będzie w układzie napędu e-Power wykorzystywana wyłącznie do ładowania akumulatora trakcyjnego. Takie zastosowanie pozwala na wykorzystywanie najbardziej korzystnego zakresu parametrów pracy silnika spalinowego. Ładowanie akumulatorów pozwala na pracę silnika spalinowego ze stałą prędkością obrotową przy niezmiennym obciążeniu. Dodatkowo inżynierowie znaleźli sposób na odzyskiwanie części energii cieplnej. Poprawę sprawności cieplnej uzyskano przez zintensyfikowanie przepływu gazu w cylindrze (przepływu zasysanej mieszanki paliwowopowietrznej) i zapłonu, co umożliwiło efektywne spalanie uboższej mieszanki paliwo-powietrznej przy wysokim stopniu sprężania.

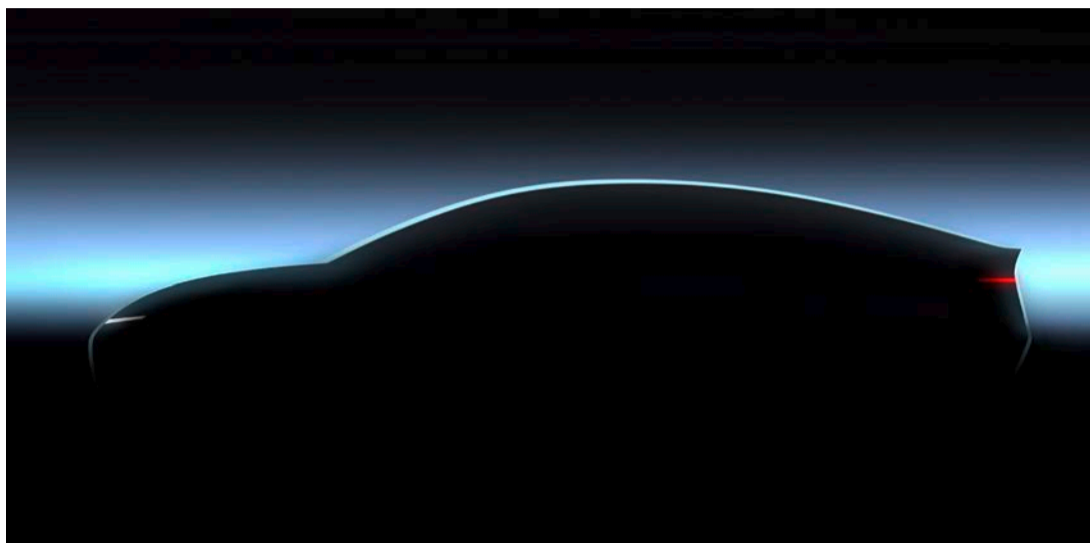
Nowy Nissanie Note, który pod koniec grudnia wprowadzono do sprzedaży w Japonii, dostępny jest wyłącznie z napędem e-Power. Według informacji producenta model ten jest kluczowym etapem globalnego planu transformacji Nissan Next. Ten plan określa cele: autonomię samochodów, ich elektryfikację i sprzedaż 20 modeli w liczbie miliona sztuk do końca 2023 roku. Trzeba przyznać – ambitnie.



## Trinity

Volkswagen przedstawia nową strategię działania Accelerate. Jej centralnym punktem ma być Trinity, co oznacza nowe standardy w zakresie zasięgu, szybkości ładowania oraz cyfryzacji. W nowym modelu biznesowym zakłada się generowanie przychodu z usług cyfrowych w okresie użytkowania samochodu, natomiast dzięki produkcji seryjnego auta bazującego na Trinity, zakład w Wolfsburgu ma być wizytówką innowacyjnych i połączonych w sieć procesów produkcyjnych. Przyszłe samochody będą produkowane w znacznie mniejszej liczbie wersji, a podzespoły będą w dużej mierze ustandaryzowane. Wyposażenie będzie wtedy obejmowało wszystkie funkcje, a klienci, za pośrednictwem cyfrowego ekosystemu w samochodzie, będą mogli je aktywować „na żądanie” w dowol-

nym momencie. Nazwa Trinity pochodzi od łacińskiego „trinitas” i oznacza trójjedność. Trinity kryje



w sobie trzy kluczowe elementy – nowo opracowaną elektroniczną platformę z najnowocześniejszym oprogramowaniem, uproszczenie struktury dostaw oraz połączoną w sieć i zaawansowaną produkcję w zakładzie w Wolfsburgu.

## Mazda w walizce

Siedmiu inżynierów z grupy testującej i badającej ręczne skrzynie biegów Mazdy, zakupiło największą dostępną walizkę ze sztywną skorupą oraz miniaturowy motocykl i zabrała się do pracy.

Skutek był taki, że w walizce o wymiarach 57 x 75 cm zamontowano dwusuwowy silnik o pojemności 34 cm<sup>3</sup> i mocy 1,7 KM. Wewnątrz umieszczono uchwyty kierownicy, które mocowano do kolumny kierowniczej, tylne koła dokręcano do jej obudowy, podczas gdy przednie koło wysuwało się przez zdejmowaną klapę z przodu. Rozłożenie i uruchomienie „walizkowego” środka transportu trwało minutę, a pojazd rozwijał prędkość 30 km/h.

Nigdy nie rozważano produkcji masowej, „przenośny” trójkołowiec służył Mazdzie do celów reklamowych. Oddźwięk skłonił producenta do zbudowania jeszcze dwóch kolejnych egzemplarzy na rynek ame-

rykański i europejski, przy czym ten ostatni został zaprezentowany na Międzynarodowym Salonie Samochodowym we Frankfurcie w 1991 roku obok Mazdy 787B, która wygrała wyścig Le Mans. Do dziś ocalał tylko amerykański egzemplarz, gdyż oryginał został „przypadkowo zniszczony”, a europejska replika zaginęła w nieznanymi okolicznościach.



# W rozmiarze XXL



*Ford Explorer Plug-In Hybrid*

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Pamiętam jeszcze Explorera sprzed 20 lat, kiedy Ford oferował go w swoich salonach. Minęły dwie dekady i jest, wrócił do Polski (także do Europy) w kolejnej, szóstej już odsłonie. Teraz jako siedmioosobowy SUV z najbardziej preferowanym i trendy napędem typu hybryda plug-in.

**Z**acznijmy od końca czyli od ceny Forda Explorera. Aby stać się jego posiadaczem musimy zapłacić 365 000 zł. To dużo, jak za samochód od Forda. Ta marka przyzwyczała nas do nieco niższych cen za swoje samochody. Ale za tę cenę dostajemy dużo, nawet bardzo dużo. Właściwie wszystko czym nowoczesna motoryzacja dysponuje i kusi: komfort, osiągi, ogromną prze-

strzeń oraz wyposażenie w wersji XXXL. Brakuje tylko przysłowiowego wodotrysku. A poza tym jest to hybryda typu plug-in, czyli bardzo modny rodzaj napędu, najdroższy na rynku.

Explorer jest naprawdę duży, taki typowo amerykański, „wypasiony” i wyróżnia się na ulicy. Jego długość to 5063 cm, rozstaw osi 3025cm - to →→



która działa idealnie. Dostosowana jest do możliwości tego samochodu. Explorer dostępny jest tylko z jednym rodzajem napędu – jako hybryda plug-in.

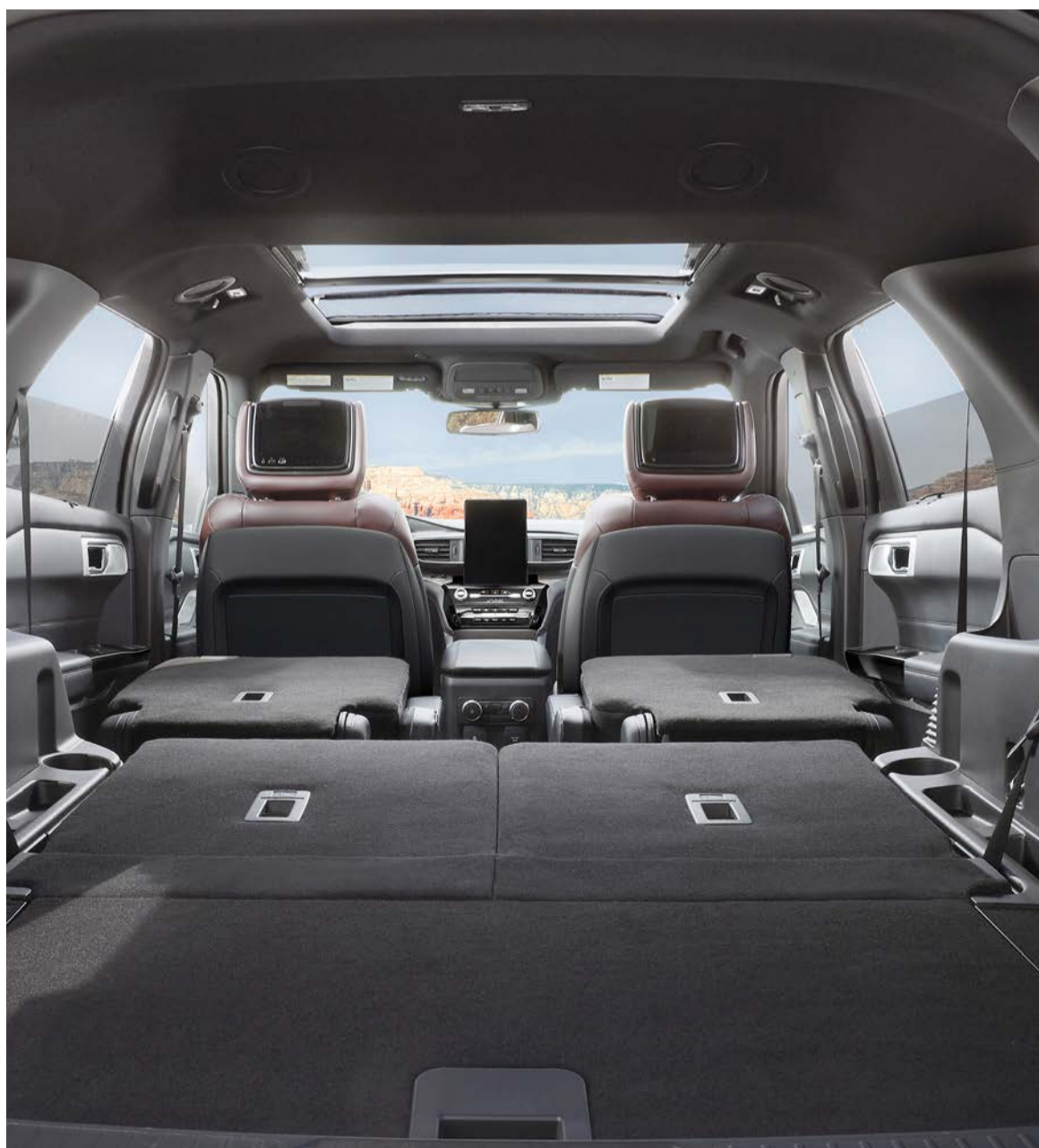
Zużycie paliwa, jak na tak ogromny i ciężki samochód, jest zaskakująco niskie. Jeżeli jedziemy na prądzie to pokonamy zaledwie 40 km (teoretycznie 55), natomiast umiejętne korzystanie z technologii hybrydowej pozwoli spalić 3-4 l/100km. Ale jeżeli chcemy się popi-

znacznie więcej niż oferuje konkurencja (np. Volvo XC90, Audi Q7 czy Mercedes GLE).

sać/pokazać/poszaleć (a Explorer kusi) to 9 l/100km również jest osiągalne.

Spora nadwaga (auto waży 2,5 tony) nie nastroja optymistycznie, ale... to tylko pozory. Explorer jest szybki, zwarty i precyzyjny podczas jazdy nie tylko po autostradach, ale nawet po szutrowych, krętych drogach. Mamy do dyspozycji 457KM i ponad 800 Nm. Przyspiesza do setki – uwaga! – w 6 sekund. Szok! Czasem mamy wrażenie, że Explorer jest jeszcze bardziej dynamiczny niż wskazują na to podawane przez producenta dane. Pod maską pracuje 3-litrowy silnik benzynowy V6 o mocy 370 KM. Uzupełnia ją silnik elektryczny o mocy 75 kW z baterią litowo-jonową o pojemności 14 kWh. Baterię można ładować z zewnętrznego źródła energii oraz podczas jazdy odzyskując energię z hamowania. Pełne naładowanie akumulatora z zewnętrznego źródła zasilania 230 V zajmie około 6 godzin, a przy ładowarce publicznej spędzimy około 4 godzin.

Jak prowadzi się Explorer? Jak już przyzwyczaimy się do gabarytów, to bardzo dobrze. Jak duży SUV. Spokojnie, bez zbędnej ekscytacji, z pełnym



Z tym układem napędowym współpracuje automatyczna skrzynia biegów z 10 przełożeniami,





poczuciem bezpieczeństwa. Natomiast poczucie komfortu i „lekkość bytu” za kierownicą tego auta jest wyjątkowa. Nic dziwnego. Ten samochód został stworzony do tego, aby przede wszystkim zapewnić maksymalny komfort kierowcy i pasażerom.

Atutem Explorera jest przestrzeń we wnętrzu. To 7-osobowy SUV ze sporą przestrzenią i wygodą dla wszystkich podróżujących. Na tylnej kanapie mogą wygodnie podróżować trzy osoby i mają one komfort taki sam jak kierowca i pasażer z przodu. Ale i na dwóch fotelach z tyłu (elektrycznie rozkładanych/składanych i obsługiwanych jednym przyciskiem) podróżuje się komfortowo. (funkcja Power Raise).

Taki samochód musi mieć naprawdę duży bagażnik. Jak to wygląda w Explorerze? W standardowej 5-miejscowej konfiguracji mamy aż 635 l przestrzeni ładunkowej (podobnie jak konkurencji). ➔➔





Gdy 7. miejsc jest zajętych pojemność bagażnika wynosi 240 l, ale jeżeli złożymy wszystkie tylne siedzenia to aż 2274 l. Co istotne, Explorer może holować przyczepę do 2500 kg!

Czym dysponujemy na pokładzie Explorera? W standardzie mamy już wszystko: wentylowane, podgrzewane fotele z masażami (jest nawet masaż zdrowotny) z regulacją położenia w 10. pozycjach, podgrzewaną kierownicę, prawdziwą skórzaną tapicerkę, ogromne panoramiczne okno dachowe, cyfrowe zegary i ogromny tablet (10,1 calowy ekran dotykowy) ze znanym z innych modeli Forda systemem multimedialnym SYNC3. Poza tym cyfrowa tablica wskaźników znana również z innych modeli Forda. Jest kilkanaście uchwytów na kubki, 4 gniazda 12 volt i kilka USB. Wszystko duże i w dużej liczbie (widocznie tam, skąd Ford pochodzi rozmiar ma znaczenie). Obsługa mimo mnogości przycisków i pokręteł jest intuicyjna, zastrzeżeń nie zgłaszamy.

Poza tym Explorer jest wyposażony w komplet systemów. M.in. tempomat adaptacyjny z funkcją Stop & Go, system rozpoznawania znaków drogowych, system utrzymania pojazdu na środku pasa ruchu oraz asystenta hamowania przy cofaniu oraz trójstrefową elektroniczną regulację temperatury.

System wspomagający parkowanie (Active Park Assist 2) umożliwi zautomatyzowane manewry przy parkowaniu równoległym lub prostopadłym po naciśnięciu jednego przycisku. Może również pomóc kierowcy w wyprowadzeniu samochodu z równoległych miejsc parkingowych. Elektronika monitoruje martwe pole i ostrzega kierowcę wycofującego z miejsca parkowania. System kamer 360 stopni jest wyposażeniem standardowym. Pakiet aktywnego wspomaganie hamowania z funkcją awaryjnego hamowania może wykryć ludzi i rowerzystów na drodze lub w jej pobliżu, a także osoby, które mogą przeciąć tor pojazdu, i automatycznie →→

uruchamia hamulce jeśli sytuacja zapowiada potencjalną kolizję, a kierowca nie reaguje na ostrzeżenia.

Explorer jest dostępny w dwóch wersjach: prestiżowej Platinum i bardziej sportowej ST-line. Standardowym wyposażeniem są 20-calowe obręcze kół z lekkich stopów z wykończeniem w kolorze czarnym dla wersji ST-Line i z ciemnym matowym wykończeniem w wersji Platinum. Poza tym naszą testową wersję Platinum wyróżniają: satynowany, jednoczęściowy przedni wlot powietrza oraz satynowane relingi dachowe. Wnętrze otrzymało detale deski rozdzielczej wykonane z drewna. Ponieważ auto niczego nie brakuje, nasza decyzja dotyczyć będzie jedynie koloru lakieru, rodzaju haka holowniczego, ewentualnie obręczy kół.

Patrzmy na Explorera i boimy się wyruszyć do miasta, odebrać dziecko z przedszkola, zrobić zakupy. Jak i gdzie zaparkować ponad 5-metrowym

SUV-em? Okazuje się, że nie jest tak źle. Liczne systemy ułatwią manewry w ciasnych, wąskich uliczkach i parkowanie. Ale ile jest satysfakcji jeżeli z przedszkola odbierzemy nie tylko własne dziecko, ale jeszcze kilkoro dzieci sąsiadów i zrobimy duże zakupy w Ikei. No i poza miastem, na autostradach, drogach szybkiego ruchu, także na szutrowych odcinkach drogi, czy w nieco trudniejszym terenie amerykański SUV spisuje się bez zarzutu. Zaprogramowane tryby jazdy sprzyjają bezpiecznej jeździe np. po błocie lub śniegu, czy mokrej, śliskiej nawierzchni.

Zaczęliśmy od ceny i kończymy również zwróceniem uwagi na ten aspekt Explorera. Po tygodniu obcowania z Explorerem z przekonaniem i z pewnością mogę stwierdzić, że ta wysoka cena jest adekwatna za tak zaskakująco mocny, szybki, bezpieczny, doskonale wyposażony i oszczędny samochód, który daje mnóstwo frajdy z jazdy. ■



# SUV czy salonka?

TEKST: MICHAŁ PAWLIK, ZDJĘCIA: AUTOR, SERWIS PRASOWY

Po przygodzie z Nissanem Micrą polskie przedstawicielstwo tej firmy postanowiło poprawić mi samopoczucie i zasiadłem do Nissana X-Trial. O Micrze pisałem w [150. numerze iAuto](#) z nadzieją, że firma zaproponuje mi jazdę nową Micrą N-Sport, a tymczasem pani Dorota zafundowała przejażdżkę X-Trialem.



Nissan X-Trail

**S**UV jak SUV, pomyślałem przychodząc na spotkanie z tym samochodem. Spory, ale i tak mniejszy od Stara 266. Zobaczymy. Po wymianie zwyczajowych uprzejmości z Panem Piotrem, kilku aktualnych dowcipów na tematy poza motoryzacyjne, pobrałem breloczek

(kluczyków już nie robią) i poszedłem wrzucić do SUVa jakieś swoje klamoty.

Och ty w życiu, paka jak na Żuku, pomyślałem, zaglądając do wnętrza. Przez chwilę zastanawiałem się, czy ktoś ze znajomych nie uskutecznia →→



aktualnie przeprowadzki, bo można by wózek przetestować pod tym kątem. Ale nie było nikogo na podorędziu, a sam nie zamierzałem jeszcze zmieniać swojej dyslokacji. Następnie zapakowałem swoje ciało do wnętrza. Wpadłem w fotel kierowcy, rozjechałem się i legutko się zdumiałem. No salonka. Nawet przez myśl przeszła mi nazwa „salonka Bieruta”. Przestronnie, wygodnie, do sufitu daleko, fotela nie musiałem odsuwać za daleko (a przy moim średnim wzroście 182, rzadko mi się to zdarza), prawy łokieć ma daleko do sąsiada, z tyłu można leżakować. No salonka.

Nissan X-Trial jest pojazdem, który podobno nieźle sprawuje się w terenie. Piszę podobno, bo egzemplarz, który mnie woził przez kilka dni nie został doposażony w terenowe ficzery (jak to mawiają co poniektórzy spolszczając angielskie słowo feature). Był to model podstawowy, dla starszego pana, bez sportowo-terenowych wodotrysków. →→



Jadąc dalej można się lenić. Jest tempomat z ogranicznikiem prędkości, a dobrze ustawiony czujnik zmęczenia i włączony system kontroli pasa jazdy dba o komfort podróży i bezpieczeństwo starszego pana.

Dość istotną zaletą jest elektrycznie otwierana kłapa bagażnika. Mając w rękach siatki z supermarketowymi zakupami, albo niepo-

Oczywiście, jak to w nowoczesnych samochodach bywa, sporo rzeczy zostało skomputeryzowanych i z informatyzowanych. Wszelkie podstawowe wspomagacze (elektroniczni asystenci) były na miejscu. Standardowy system start-stop, informacja o dopuszczalnej prędkości na drodze, pilnowanie pasa ruchu, wspomaganie ruszania pod górę, pomocnik parkowania, ostrzeżenia z martwego pola, troska o zmęczenie kierowcy, pomiar ciśnienia w oponach i sporo innych, które już są niejako standardem.

ręczną pakę, nie trzeba się gimnastykować przy otwieraniu kalpy. To spora wygoda.

Miłym akcentem jest też elektrycznie regulowany fotel kierowcy (i pasażera) Co prawda jak użytkownik rzadko daje prowadzić innym osobom, to zbytniego problemu nie ma, ale sama świadomość, że ma się możliwość zmiany ustawień bez wysiłku, polepsza samopoczucie. No i zimową porą można sobie podgrzać spodnie. ➔➔

Co się może spodobać starszemu użytkownikowi takiego pojazdu, prócz wyżej wymienionych zalet? Na pewno „antydzieciowe” zabezpieczenie drzwi tylnych. Można spokojnie zabrać rozbrykane wnuki na wycieczkę i być spokojnym o otwarcie przez nich drzwi samochodu. Niby to norma w samochodach XXI wieku, ale zawsze miła.





Wady? A komu potrzebne są wady? Ciepło, miło, wygodnie. Radio sączy muzykę, komputer dba o wiele spraw za kierowcę. Życie nie umierać. Że duży i trudno zaparkować? Jak jest miejsce, to nie ma problemów.

Po jeździe Micrą myślałem, że ta salonka będzie pożerać więcej paliwa. A tu niespodzianka. 7-8 litrów w mieście? Normalnie Tadek-niejadek. Oczywiście jak się nie ma ciężkiej nogi. Bo wtedy potrzebne jest 17 litrów na każde 100 km.

A teraz trochę bardziej poważnie. Nissan X-Trail napędzany może być silnikiem benzynowym lubi wysokoprężnym. Do wyboru są trzy rodzaje przekładni: manualna sześciobiegowa, automatyczna X-tronic oraz nowa siedmiostopniowa przekładnia dwusprzęgłowa (DCT). Model jest dostępny w wersji z napędem na jedną oś lub z napędem na cztery koła.

Nowy diesel to jednostka 1.7 dCi o mocy 150 KM. Silnik może współpracować z napędem 2WD lub 4WD, oraz sześciobiegową przekładnią manualną lub bezstopniowym automatem X-tronic.

Z kolei silnik benzynowy 1.3 DIG-T ma moc 160 KM i jest oferowany z napędem 2WD i przekładnią dwusprzęgłową (DCT). Ten typ skrzyni biegów to nowość w modelu X-Trail. Zapewnia dobrą dynamikę, lepsze przyspieszenie przy ruszaniu oraz płynne przekazywanie mocy. Elektryczne chłodzenie oraz elektromechaniczne załączanie biegów przyczyniają się do obniżenia zużycia paliwa. Jedną z zalet tego rozwiązania jest natychmiastowa zmiana przełożenia bez przerwy w przekazywaniu mocy. Brak konwertera momentu obrotowego daje poczucie bezpośredniego panowania nad pojazdem. Wszystkie nowe silniki w Nissanie X-Trail spełniają najnowszą normę emisji Euro 6d-Temp.

Wraz z premierą nowej gamy jednostek napędowych w crossoverze X-Trail Nissan wprowadza promocyjny cennik. Otwiera go kwota 99 500 złotych za podstawową wersję Visia z silnikiem 1.7 dCi o mocy 150 KM, manualną skrzynią biegów i napędem na jedną oś. SUV Nissana z nowym wysokoprężnym silnikiem w konfiguracji z manualną skrzynią biegów i napędem 4WD dostępny jest od 121 500 złotych za wersję Acenta, a z przekładnią X-tronic – od 130 000 złotych. X-Trail z nowym silnikiem benzynowym 1.3 DIG-T o mocy 160 KM z napędem na przednią oś i nową dwusprzęgłową automatyczną skrzynią DCT polski odbiorca może kupić już od 114 500 złotych (wersja Acenta). ■



# W rytmie eco

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Renault Captur należy do bardzo popularnych crosswerów, których wiele pojawiło się na rynku. Ten model Renault ma wiele zalet, o których pisałam wielokrotnie. Chwaliłam design, właściwości trakcyjne, wyposażenie. Jednak w testowym Capturze E-Tech Hybrid najciekawsza jest tak naprawdę technologia: napęd, prowadzenie, zachowanie na drodze. I cena.



*Captur E-TECH Plug-in Hybrid*

**A**uta miejskie o podwyższonym nadwoziu i uterenowionym image'u zwane crossoverami cieszą się niesłabnącą popularnością i na ulicach jest ich coraz więcej. Podobnie jak niegdyś większy SUV, tak teraz jego

mniejszy brat jest pozycją obowiązkową w menu każdego liczącego się producenta aut. Renault oficjalnie wkroczył do bardzo popularnego segmentu małych, miejskich crossoverów już kilka lat temu. Pojawił się Captur i odniósł ogromny sukces. Po 7. latach →→





pojawiła się jego wersja hybrydowa. Jeżeli chodzi o nadwozie to różnice między Capturem z silnikiem benzynowym a hybrydą plug-in są niezauważalne. Ograniczają się do kilku plaketek na karoserii. Trzeba podkreślić, że atutem Captura jest jego wygląd. A to w dzisiejszych czasach istotna sprawa. Wybór auta często podyktowany jest przykuwającym wzrok designem. Płynne ale wyraziste linie, duże koła, wysoki prześwit, poszerzony rozstaw kół, wysunięta przednia szyba, duży przedni grill - robią dobre wrażenie. Samochód ma 4,227 m długości i 1,797m szerokości. Rozstaw osi wynosi 2,639 m. No i bagażnik – jego pojemność to 379 l, a po przesunięciu tylnej kanapy maksymalnie do przodu, zwiększa się do 536 l. Tylną kanapę można też składać, a dzięki podwójnej podłodze możemy uzyskać płaską przestrzeń bagażowa o długości 157 cm. W bagażniku znalazło się miejsce na opcjonalne koło zapasowe.

systemu kamer 360 czy wyboru trybu jazdy Multi-Sense itp. Wysoko umieszczony fotel kierowcy daje poczucie komfortu. Bardzo praktyczny jest wskaźnik stylu jazdy umieszczony między zegarami (zielony, żółty lub pomarańczowy), który pokazuje na ile ekologicznie prowadzimy auto. Captur został wyposażony w sporą liczbę schowków. Oprócz tych znajdujących się w kieszeniach drzwi, do dyspozycji są schowki przed i pod skrzynią biegów, dwa cup holdery, a obok nich schowek na kartę. Jest też schowek znajdujący się pod podłokietnikiem i duża pojemna szuflada przed pasażerem.

Jednak najważniejszy jest napęd. Został opracowany przez specjalistów Renault i jest chroniony 150 patentami. Podstawą układu napędowego w Renault Capturze jest 1.6-litrowy silnik benzynowy o mocy 91 KM. Ten silnik jest uzupełniony →→

Wnętrze Captura E-Tech jest jak... wnętrze Captura. Kokpit jest estetyczny i efektowny dzięki pakietowi Signature Pomarańczowy. Jest także ergonomiczny i dopracowany w szczegółach. Kokpit Captura wygląda radośnie i nowoczesnie. Miło jest zasiadać we wnętrzu tak „urządzonego” auta. Głównym elementem, który rzuca się w oczy to 9,3” calowy ekran systemu Easy Link, który oprócz tradycyjnych funkcji, jak nawigacja, funkcja Bluetooth czy radioodtwarzacz, zapewnia dostęp do Internetu. Poniżej znajdują się przyciski szybkiego wyboru: wyłączenia systemu Start&Stop,



dwoma silnikami elektrycznymi. Pierwszy to silnik o mocy 49 koni mechanicznych i momencie obrotowym 205 Nm. Drugi ma 25 koni mechanicznych i 50 Nm. W sumie taki układ ma moc 160 koni mechanicznych.

Ważnym elementem układu napędowego Captura jest bateria litowo-jonowa. Jej pojemność to 9,8 kWh. Wg. producenta możemy pokonać „elektrycznie” 65 km, a w praktyce udało mi się pokonać zaledwie 45 km. Ale była zima... Ile trwa ładowanie? Tutaj mam dobrą informację. Jeżeli wykorzystamy Wallboxa, bateria ponownie będzie pełna po 3 godzinach. Ze standardowego gniazdka uzupełnianie zapasów energii to około 5 godzin. Przez pierwsze 100 km jedziemy bardzo oszczędnie – około 2 l na 100km (producent podaje 1,4 l). Po wyczerpaniu energii elektrycznej Captur to typowa hybryda, raczej oszczędna, spalanie to około 6 l na 100 km – to niezły wynik jak na 160- konnego crossvera, ale bez rewelacji. W celu obniżenia zużycia paliwa w Capturze zastosowano szereg najnowszych roz-

wiązań w zakresie obniżania masy i poprawy aerodynamiki auta. Silnik współpracuje ze skrzynią Multi-mode (MMT) E-Tech mającą 7 kombinacji biegów. Przyspieszenie do „setki” trwa około 10 sekund. Prędkość maksymalna to 173 km/h.

Jazda hybrydowym Capturem to duża przyjemność. Układ napędowy pracuje płynnie, samochód jest wystarczająco dynamiczny. Auto prowadzi się bardzo dobrze, pewnie pokonuje zakręty. Komfortowi jazdy sprzyja także perfekcyjne wyciszenie. Prześwit Captura równy 20 cm jest na tyle niewielki, że skutecznie zniechęca do off-roadowych przygód, za to znacznie ułatwia walkę z krawężnikami. Ale to przecież miejski crossover. Układ rekuperacji jest w stanie zmagazynować naprawdę dużo energii – choć wymaga to umiejętnej jazdy. Reasumując: to w pełni technologicznie dopracowana hybryda.

Dodajmy, że standardowe wyposażenie stanowi takie elementy jak np. stalowe obręcze kół 16 cali, światła do jazdy dziennej z diodami LED, ➔➔

lusterka boczne regulowane elektrycznie, podgrzewane, z czujnikiem temperatury zewnętrznej oraz przednie poduszki powietrzne dla kierowcy i pasażera, boczne poduszki powietrzne, system wspoma-

nie brakuje niczego, trzeba zapłacić 144 200 złotych. Cena, jak przy większości hybryd, które musimy ładować, tak i w przypadku Renault Captur E-Tech nie należy do niskich. Oszczędność paliwa pod-



czas jazdy po mieście czy podczas dojazdów do pracy doceniamy, podobnie jak komfort jazdy w trybie elektrycznym. Natomiast podczas pokonywania długich tras oszczędność jest znikoma. Zakup Captura E-Tech to dobry wybór, ale warto kierować się rozsądkiem i własnymi potrzebami, a nie modą i trendami.

gania ruszania pod górę oraz system mocowania fotelików dla dziecka Isofix na bocznych miejscach z tyłu i miejscu pasażera z przodu.

I wreszcie cena. Ceny francuskich samochodów są zawsze dobrze przemyślane. Wiadomo, cena czyni cuda. Wersja bazowa hybrydowego Captura, bogato wyposażona, jest oferowana wyłącznie w najwyższej wersji Intens i kosztuje na polskim rynku 132 400 zł. To znacznie więcej (prawie 30 tys. zł) niż samo-

nie sprostać naszym wymaganiom czyli jest praktyczny, funkcjonalny, bezpieczny. Auto jest przestronne, dostarcza przyjemności z jazdy, świetnie się prowadzi i oferuje sporo nowatorskich i praktycznych rozwiązań, a także doskonale wygląda. Samochód jest również bogato wyposażony. Choć ten samochód nie lubi zbyt wymagającego terenu, doskonale spisuje się na krętych drogach i asfaltowych szosach.



chód ze 155-konnym silnikiem TCe z tym samym poziomem wyposażenia. Za model testowy, któremu

Captur z napędem hybrydowym jest modny – o ile hybryda Plug-in jeszcze kilka lat temu przez kierowców traktowana była z rezerwą, obecnie wszechobecna moda na eko wymusza na producentach poszukiwanie alternatywnych źródeł napędu, a nas nowoczesne napędy już nie przerażają – hybrydy są bardzo popularne wśród użytkowników dróg. A hybrydowym Capturem jeździ się intuicyjnie i naprawdę fajnie. Kupując: przede wszystkim do miasta, ale na dłuższe wyprawy także się przyda. ■

# Egzotyczne

TEKST: ROBERT M. KONDRACKI, ZDJĘCIA: CARSDUBAI.COM.PL

Wielu z nas marzyło lub marzy o wyprawie do najdalszych zakątków świata. Na wyprawę przez pustynię czy dżunglę potrzebna jest sprawdzona i niezawodna terenówka. O takich właśnie samochodach Robert M. Kondracki rozmawia z Romanem Forbrich.



Od lewej Toyota Land Cruiser VDJ79 z nadwoziem Double Cab, Troop Carrier VDJ78 Limited (biały) i HZJ76 (diesel 6-cylindrów, 4,2 litra/130 KM)

**Robert M. Kondracki.: Skąd pomysł na tak egzotyczne samochody?**

**Roman Forbrich:** Kilkanaście lat temu prowadziłem firmę handlową zajmującą się importem tkanin z Dubaju i Emiratów Arabskich. Od 2002, 2003

roku bywałem tam kilkanaście razy w roku. Moją uwagę zawsze przykuwały samochody terenowe na ulicach Dubaju. Różniły się od swoich europejskich odpowiedników, były bogato wyposażone, zwykle też w białym lub piaskowym kolorze. Po kilku →→



Toyota Land Cruiser VDJ76 V-8 Limited (turbodiesel 4,5/205 KM)

latach pogorszyła się koniunktura na tkaniny i tekstylia. Około 2007 r. zdecydowałem, że sprowadzę taki samochód do Polski. Nie chciałem jednak importować auta, które można było kupić w polskim salonie. To było Mitsubishi Pajero z dużym, benzynowym silnikiem, niedostępnym w Europie. Dolar był wtedy tani, transakcja opłaciła się. Później ktoś zamówił kolejne auto, drugie, trzecie i tak odnalazłem swoją rynkową niszę. Auta sprowadzam od ponad 13 lat.

### Jak wygląda rynek samochodowy w Dubaju i Emiratach?

Możemy go podzielić na dwie strefy: wewnętrzną i zewnętrzną, czyli eksportową.

W Dubaju niemal całkowicie dominują samochody z silnikami benzynowymi, zwykle o dużej pojemności, niespotykanymi w Europie. Są bogato wyposażone. Poza luksusowymi limuzynami i autami sportowymi, większość to terenówki, głównie Toyota Land Cruiser i Nissan Patrol. Duża pojemność to norma. Silniki 3-, 4- lub 5-litrowe nie szokują. Wysokie zużycie paliwa nie stanowi problemu, bo jest ono tanie. Druga sfera to właśnie terenówki z silnikami Diesla, nie kupowane w Dubaju, ale eksportowane dalej, głównie do krajów całej Afryki. W oficjalnej ofercie Toyoty w Dubaju nie ma Diesli! Mimo to,

właśnie stamtąd pochodzi większość aut, które mamy w ofercie. Poza tym, z racji panujących tam temperatur nadwozia są w jasnym, głównie białym kolorze, rzadko ktoś wybiera auto czarne lub ciemne, jak w Europie.

### Jakie, Pana zdaniem, auta z tamtego rynku są najlepsze na przeprawowe wyprawy?

Obecnie są to Toyoty Land Cruiser serii „70” w różnych wersjach silnikowych i nadwoziowych i „200” z silnikiem V-8, czasem FJ Cruiser (tylko benzyna) oraz Nissan Patrol Safari 480 z benzynowym silnikiem 4800 cm<sup>3</sup> o mocy 280 KM. Seria „70” jest na rynku od 1984 roku, więc mówimy o nowych samochodach o klasycznym kanciastym wyglądzie nadwozia. Auta są trwałe i odporne, sprawdzają się w każdym klimacie i najtrudniejszym nawet terenie. Najmniejsze są GRJ71 czyli Land Cruiser z krótkim nadwoziem i benzynowym silnikiem 4.0. Ciekawym autem jest Land Cruiser serii VDJ76/78 i 79 czyli dłuższy pojazd z potężnym turbodieslem V-8 o pojemności 4,5 litra. Pierwotnie moc była wyższa, ale silnik poddano detuningowi i teraz wynosi ona 205 KM. Zagorzałych fanów ma HZJ76. 6-cylindrowa, rzędowa jednostka, to sprawdzony przez lata wolnossący Diesel o pojemności 4,2 litra i mocy 130 KM. Praktycznie pojedzie na każdym →



Toyota Land Cruiser VDJ78 Troop Carrier jest idealną bazą do prze-  
róbki na auto do dalekich wypraw

paliwie, nawet tym najgorszej jakości i raczej nie zapali się kontrolka „Check Engine”, jak w nowoczesnych Dieslach z Common Railem. Elektronika nie zawiedzie, bo prawie jej nie ma. Idealne auto do dalekich wypraw przez Afrykę lub na inne kontynenty. Silnik jest „pancerny”, niezniszczalny, jednak może wydawać się nieco za głośny. Dynamika

też nie jest wybitna, dlatego lepszym wyborem są nowsze modele VDJ z widlastą „ósemką”.

Jest także grupa fanów modelu FJ Cruiser, który kiedyś był oferowany także w Europie. Na szczycie są „duże” Land Cruisery serii J200 z silnikiem V-8. Do 2014 r. były dostępne również w Europie, w tym także w Polsce. Jak już wspomniałem, →→



Toyota Land Cruiser J200 V-8



Toyota FJ Cruiser Xtreme w kultowym kolorze Sun Fusion

importujemy też Nissany Patrole Sahara w benzynowej wersji 4.8 litra, z automatyczną skrzynią i bogatym wyposażeniem.

#### **Komu potrzebne jest takie nietypowe auto?**

Na początku były to po prostu przypadkowe osoby, które poszukiwały fajnej, niespotykanej terenówki, jakiej nie było w Europie. Przez wiele lat uczestniczyliśmy w zlotach polskiego klubu Toyota Land Cruiser (TLC), zwykle odbywały się one latem. Świat fanów wypraw jest zamknięty, tu niemal wszyscy się znają. Obecnie większość kupujących to osoby zdecydowane, świadomie wybierające samochód do wypraw.auta z nadwoziem pick-up z podwójną kabiną zamawiają zamożni myśliwi. Krótkie GRJ71 sprawdzą się w mieście, ze względu na stosunkowo małe gabaryty. VDJ78 to idealna baza pod zabudowę wyprawową. Nadwozie typu Troop Carrier z ławeczkami dla 8-10 osób siedzących bokiem do kierunku jazdy. To wersja dla wojska i policji, używana w krajach afrykańskich, w Polsce jest bazą do auta na wyprawę: jest obszerna i ma najwyższą kabinę ze wszystkich modeli Land Cruisera serii J70. Najbardziej uniwersalny jest VDJ76, pięciodrzwiowa, klasyczna terenówka z długim

nadwoziem i bogatym wyposażeniem. Są poduszki powietrzne, klimatyzacja, ABS, a od kilku lat także elektryczne szyby. Kiedyś był to model „roboczy”, spartański, dziś ma już większość elementów zapewniających komfort. Mieliśmy także firmę budowlaną, która potrzebowała samochodów na budowę w wyjątkowo trudno dostępnym terenie. Tu Land Cruiser sprawdził się znakomicie. Ci, którzy cenią luksus i nowoczesny wygląd, zamawiają u nas Land Cruisera J200 V-8. To auto oferuje praktycznie niemal każdą dostępną w ofercie Toyoty opcję, a przy tym nadal jest prawdziwym, dzielnym w terenie samochodem z dużym nadwoziem na ramie nośnej. Zużycie paliwa nie jest tu istotną kwestią. Z kolei indywidualiści, którzy chcą wyróżnić się niebanalnym wyglądem wybiorą kultowego już FJ Cruisera. Był oferowany w Europie, obecnie jest dostępny tylko na wybranych rynkach.

#### **Czy auta z Dubaju różnią się od swoich odpowiedników z Europy?**

Toyota Land Cruiser J7 była sprzedawana także w Europie, jeszcze na początku XXI wieku można ją było kupić np. w Szwajcarii. Wtedy było to jednak auto ubogo wyposażone, „koń roboczy”, →→



Nissan Patrol Super Safari 480 VTC

bez wygód i opcji. Obecne „siedemdziesiątki” mają już ABS, niektóre nawet system VSC, poduszki powietrzne kierowcy i pasażera, klimatyzację. W Dubaju są one oferowane w dwóch wersjach: podstawowej Basic, kierowanej zwykle do krajów Afryki i bogatszej Limited. Basic nie ma nawet blokad mostów, a tego przecież oczekują nabywcy nowej, pełnowartościowej terenówki na wyprawę! Zwykle także auta w bazowej specyfikacji mają stalowe felgi. Niezależnie od typu nadwozia sprzedawane przez nas J70 posiadają także oryginalną, elektryczną wyciągarkę Toyota oraz snorkel, czyli wysoki chwyt powietrza do silnika. W krajach Półwyspu Arabskiego wody jest mało, lecz snorkel przydaje się także na pustyni. W Dubaju Toyoty serii 70 są oferowane z charakterystycznymi naklejkami ozdobnymi z boku karoserii. Tam stylizowane ornamenty są standardem.

#### Jaki najbardziej niezwykły pojazd przywiózł Pan do Polski?

Myślę, że najbardziej niezwykły samochód mam

właśnie teraz. To Land Cruiser VDJ79 Double Cabin z napędem 6x6. Auto ma trzy osie, ponad 6 metrów długości, 6-stopniowy „automat” Toyoty, sportowe fotele. Skonstruowano go w Australii. Ostatnio montażem zajęła się firma z Dubaju. To bezpośredni konkurent trzyosiowego Mercedesa klasy G, także budowanego tylko na specjalne zamówienie. Auto jest naprawdę niesamowite, wzbudza ogromne zainteresowanie. Jest profesjonalnie przygotowane do rajdów pustynnych. Niezwykłym autem jest też Toyota FJ Cruiser. Obecnie mam auto z limitowanej serii Xtreme w bardzo atrakcyjnym, żółtym kolorze Sun Fusion i z automatyczną skrzynią. To także prawdziwa terenówka tyle, że z niezwykłym nadwoziem nawiązującym stylistyką do słynnego Land Cruisera J40 lecz w XXI-wiecznym wydaniu. Chyba niewiele aut tuż po opuszczeniu fabryki zyskuje natychmiast status samochodu kolekcjonerskiego jak Toyota FJ Cruiser. Ostatnio pojechałem zatankować jeden z naszych nowych prawie nowych samochodów. Na stacji benzynowej pan z obsługi powiedział; „O! Ale ładnie odrestaurowany!”. ■



# A zwycięzcą jest...

*Car Of The Year 2021*

TEKST: MACIEJ RZOŃCA, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

W 1999 roku na motoryzacyjnym rynku zadebiutowała Toyota Yaris, która zastąpiła nieco wysłużony już model Starlet. Nowy samochód tak bardzo przypadł do gustu jurorom, iż zdobył on miano Car Of The Year 2000. Minęły dwie dekady i najnowsza generacja Yaris ponownie zdobyła ten prestiżowy tytuł.



Ogłoszenie tegorocznych wyników COTY nastąpiło 1 marca podczas - zarządzanej ze względu na pandemię - wirtualnej gali w hali centrum wystawienniczego Palexpo, gdzie zwykle organizowany był Geneva Motor Show.

W tegorocznym plebiscycie wzięło udział 59 dziennikarzy motoryzacyjnych z 22 europejskich (także spoza UE) krajów. Każdy z nich miał do rozdzielania 25 punktów, między co najmniej pięć modeli spośród siedmiu, które zakwalifikowane zostały →→



do ścisłego finału. Istotnym ograniczeniem było także to, że najwyższą ocenę - „dziesiątkę” - każdy z jurorów mógł, ale nie musiał, przyznać tylko jednemu pojazdowi.

Trzeba tutaj dodać dwie istotne uwagi. Po pierwsze, konkurs COTY zawsze miał charakter zamknięty, czyli lista jurorów jest każdorazowo ustalana przez organizatora. Z pierwszego wyniku druga uwaga

– liczba jurorów z poszczególnych krajów w pewnym sensie odzwierciedla „siłę” rynku motoryzacyjnego w danym kraju. I tak, po sześciu jurorów od lat mają te największe (Francja, Niemcy, Hiszpania, Wlk. Brytania, Włochy). To daje tym pięciu krajom 30 z 59 jurorów, czyli ponad 50 procent. Pozostałych 29 głosujących reprezentowało 17 krajów – przykładowo Polska, obok Węgry czy Rosji mieli po dwóch głosujących, ale po trzech mieli Austriacy czy Holendrzy, ale wiele krajów miało tylko jednego przedstawiciela.

Tak więc, do rozdysponowania było łącznie 1475 punktów, z których najwięcej, bo 266 otrzymała Toyota Yaris zyskując tegoroczny tytuł Car Of The Year. Na umownym podium znalazł się także Fiat New 500 (240 punktów) oraz zdobywając zaledwie jedno „oczko” mniej Cupra Formentor. W prestiżowej siódemce nominowanych samochodów zna- ➔➔





laż się ponadto Volkswagen ID.3 (224 pkt), Skoda Octavia (199 pkt), Land Rover Defender (164 pkt) oraz Citroen C4 (143 pkt).

A jak głosowali polscy dziennikarze? Maciej Ziemek najwyżej ocenił Toyotę przyznając jej (jako jedyny juror) „dziesiątkę”, Cupra 6 pkt oraz Land Rover 4 pkt.

Roman Popkiewicz – Land Rover 6 pkt oraz po 5 punktów dla Cupry oraz Volkswagena.

Jurorzy nieco oszczędnie przyznawali „dziesiątki”. Spośród 59 osób zdecydowało się na to jedynie osiem. Zdecydowanym liderem w tym mikro-rankingu została Cupra dostając cztery najwyższe możliwe oceny. Poza tym wspomniana Toyota oraz VW, Skoda i Land Rover.

Podsumowując uważam, że tegoroczny plebiscyt plebiscyt pokazał, że trzy pierwsze modele reprezentują bardzo wyrównany poziom i każdy z producentów może być dumny z rezultatu, gdyż różnice punktowe nie są duże. Przykładowo, w ub. roku głosowało 58 dziennikarzy, a więc w puli było o 25 punktów mniej, ale różnice wśród trzech modeli na podium były większe – Peugeot 208 (281 pkt), Tesla Model 3 (242 pkt) i Porsche Taycan (222 pkt).

Natomiast w 2018 roku zwyciężyło Volvo XC40 zbierając aż 325 pkt, a (druga) Seat Ibiza 242 pkt.

Na koniec kilka zdań o tym, jak zmieniła się Toyota Yaris na przestrzeni tych dwóch dekad, które dzielą obie generacje wyróżnione tytułem Car Of The Year. A właściwie, może bardziej o tym, jak zmieniły się samochody w ciągu minionych 20 lat, na przykładzie tego popularnego, niewielkiego i stosunkowo niedrogiego auta.

niewielkiego i stosunkowo niedrogiego auta.

Podstawowym silnikiem Yaris z 1999 roku była litrowa jednostka benzynowa o mocy 65 KM. W zakresie systemów bezpieczeństwa producent w standardzie oferował... poduszkę powietrzną dla kierowcy, ABS i... tyle. (Ale trzeba dodać, że i to wystarczało w tych latach, by zdobyć 4/5 gwiazdek w testach zderzeniowych EuroNCAP).

Współczesny Yaris w podstawowej wersji także napędzany jest litrowym silnikiem VVT-i, ale już o mocy 72 KM. Pod względem systemów bezpieczeństwa łatwiej jest wymienić czego ten samochód w standardzie nie(!) posiada. Otóż, nie posiada inteligentnych wycieraczek z czujnikiem deszczu... Natomiast ma (m. in.) układ wczesnego reagowania przed kolizją (PCS), asystenta utrzymania pasa ruchu (LTA), systemy ABS, EBD, BA, VSC, TRC, EPS, kurtyny powietrzne, poduszki przednie i boczne i (naprawdę) wiele, wiele innych, co czyni współczesnego Yarisa liderem pod tym względem w swojej klasie.

Współczesny Yaris pokazuje, że pod względem systemów bezpieczeństwa w motoryzacji nie minęło po prostu 20 lat rozwoju, ale nastąpiła zupełnie nowa epoka!



# Co dwa to nie jeden

TEKST I ZDJĘCIA: MARCIN SUSZCZEWSKI



Kiedy z górą dwadzieścia lat temu Toyota proponowała światu samochód z dwoma silnikami pod maską, targały mną sprzeczne uczucia. Wcale nie byłem pewien czy to aby właściwa droga. Dzisiaj idzie nią więcej marek, a moja niepewność wcale się nie zmniejszyła.

**Z**arówno wtedy miałem i dzisiaj mam kilka argumentów przeciw hybrydyzacji. Pierwszy to niepotrzebny przyrost masy, który towarzyszy temu rozwiązaniu. Kilogramów przybywa samochodom w tzw. nosie, czyli nad przednią osią, ale i w podłodze, a nawet bagażniku (w zależności od umieszczenia akumulatorów). Już Colin Chapman, twórca marki Lotus, nauczał, że mniejsza masa to lepsze prowadzenie. I miał rację. W hybrydach te nauki wyrzucono za burtę, przekonując, że jest dokładnie na odwrót.

Druga sprawa, chociaż niekoniecznie widoczna na pierwszy rzut oka, to puste przebiegi wykonane z surowcami do produkcji akumulatorów, które pozyskuje się w odległych częściach świata, by następnie dowozić je np. do Japonii. Stamtąd dopiero taki samochód trafia na statek i jest z kolei transportowany do Europy, gdzie ostatecznie będzie używany, ale tylko przez kolejną dekadę. Potem kwestia wymiany baterii sprawi, że dalsze używanie hybrydy stanie pod ekonomicznym znakiem zapytania.

Miałem niedawno okazję pojeżdżenia dwoma hybrydami: kilkuletnim Yarisem i całkiem nowym

Hyundaiem Tucson. Yaris zaskoczył mnie świetną przyczepnością, zapewne efekt obniżenia środka ciężkości, i niewielkim spalaniem w okolicach 5.5 litra, co wydaje się bardzo przyzwoite dla auta tej wielkości. Cóż z tego skoro wyjąca pod maską skrzynia i słaba dynamika zniechęcały do swobodniejszej jazdy, a fajna jazda w zakrętach niekoniecznie pasuje do auta, w którym siedzi się jak na taborecie przy kuchennym stole u babci.

Yaris przypomniiał mi też o zjawisku, które kiedyś zaobserwowałem w jednym z hybrydowych dużych BMW, był to chyba model X6. Otóż niski środek ciężkości powodował tam chybotanie oparciem niezajętego fotela pasażera. W Yarisie zaś doświadczyłem nieprzyjemnego, acz faktycznie ledwo wyczuwalnego, kołysania w przód i w tył w trakcie jazdy, wywołanego zapewne dokładnie tym samym. Takie zachowanie, jak choroba sieroca, naprawdę zniechęca do spędzenia czasu za kierownicą kosztującej ponad 80 tysięcy złotych Toyoty.

Inaczej sprawa się miała w Hyundaiu Tucson. Pomijając kwestie stylistyki, bo każdy ma na to swój ogląd, w tym samochodzie czuje się, że hybrydyzacja ma jakiś sens. Przede wszystkim dlatego, że →→

pod maską mamy tu silnik 1.6 turbo, czyli jednostkę niewiele większą od atmosferycznego 1.3 Yaris, ale również z tego względu, że elektryka skutecznie porusza z miejsca i popędza koreański pojazd. O ile w Yarisie jednostka benzynowa jest praktycznie cały czas w użyciu, to Hyundai spore odcinki pokonuje na samym prądzie. Najbardziej zaskoczył mnie utrzymaniem stałej prędkości 100 km/h na obwodnicy Warszawy wyłącznie z akumulatorów i to w dzień z około 10 stopniowym mrozem.

Tucson jest nowością Koreańczyków i w pełnej opcji kosztuje o 100 tysięcy więcej od Toyoty, ale też zasadniczo przerasta ją wielkością i osiąganiami. Prawdę mówiąc, gdyby nie pozyskana wcześniej wiedza o parametrach silnika, nie powiedziałbym, że pod maską schowano zaledwie jednostkę 1.6. Użytkane przeze mnie spalanie, przy stylu jazdy analogicznym co w Yarisie i w takich samych warunkach pogodowych, wyniosło w Tucsonie 7,5 litra czyli raptem o 2 litry więcej niż w przypadku miejskiego samochodziku Toyoty.

Akademickim wydaje się rozważanie czy nie lepiej kupić GR Yarisę z trzycylindrową benzyną za 120 tysięcy złotych i cieszyć się jego mocą i możliwościami, bo oczywiste jest, że stanowi on lepsze rozwiązanie, na dodatek oferowane w bardzo korzystnej cenie. Podobnie jak rozważenie mocnego diesla pod maską Hyundaia, który zapewniłby SUV-owi odpowiedni do gabarytów moment obrotowy i na pewno korzystną ekonomię. W końcu mówimy tutaj o hybrydach, a nie możliwościach czerpania zadowolenia z jazdy.

A skoro tak, to do czego ta hybrydyzacja jest potrzebna? Dopłat od państwa specjalnie na to nie widzę, masa jest większa, ekonomia jazdy lepsza. Z drugiej strony, za 30 tysięcy złotych mogę nakupić do Tucsona paliwa na pokonanie około 70 tysięcy kilometrów. Biorąc pod uwagę współczesne zwyczaje wynajmowania pojazdów, to tak jakbym na cały czas użytkowania wykupił od razu darmowe paliwo.

Argumentów przemawiających na korzyść zakupu hybrydy należy więc szukać w sferze pozaracjonalnej. Kupi taką ekolog, miejski aktywista lub ktoś, kto regularnie chce wjeżdżać samochodem w obszary zarezerwowane dla takich pojazdów, np. ścisłe centrum czy staromiejska, turystyczna zabudowa. Brzmi jak idealne rozwiązanie dla operatora taksówek.

Przyznaję, ciekawe jest ruszanie w całkowitej ciszy, a nawet pokonywanie sporych odcinków bez generowania hałasu i spalin. To jednak bardziej kwestia prywatnych upodobań i ulotnej fascynacji technicznymi nowinkami.

Niewykluczone, że w najbliższych latach tendencja tzw. eko będzie się rozwijała i ostatecznie wielu nabywców zostanie przesadzonych do hybryd. W przypadku Toyoty, za karę, w Hyundaiu, z przyjemnością. Wolałbym jednak poznać dodatkowe argumenty za wydawaniem własnych pieniędzy. Wszak dodatkowe 30 tysięcy za Tucsona to około 25 procent jego wartości, więc niemało. W Toyocie wygląda to podobnie.

Póki co, gdybym mógł zdecydować o własnych wydatkach, wybieram GR Yarisę i Tucsona diesla. Jak już bowiem napisałem w tytule, co dwa to nie jeden, ale niekoniecznie wyszło na to, że lepszym rozwiązaniem jest zabudowanie pod maską dwóch silników zamiast jednego. ■



# 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 lśniąącym 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, 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 воск, 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



# "Kocham Pana, Panie Olu"

MIROSŁAW RUTKOWSKI

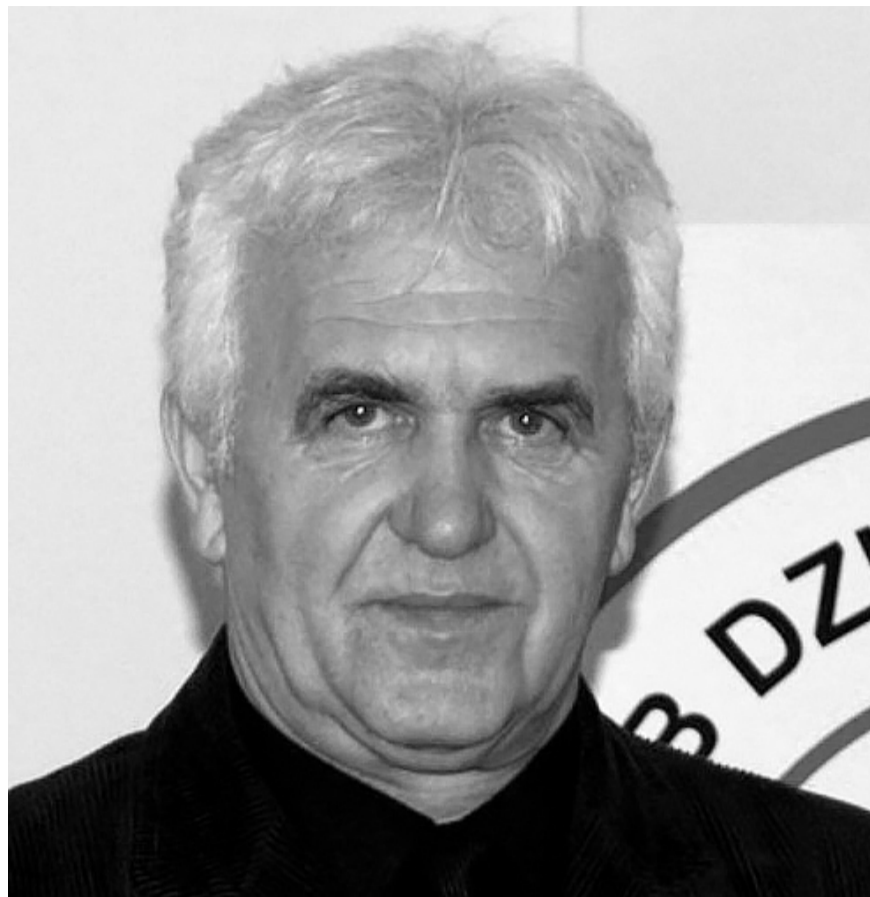
12 marca tego roku zmarł w wieku 73 lat Aleksander Żyzny. W środowisku, w którym nie brakuje animozji, konfliktów i pretensji, cieszył się powszechnym szacunkiem i sympatią. Pochowany został 16 marca na cmentarzu w Sulejówku-Miłośnie.



**A**leksander Żyzny był dziennikarzem, który tę profesję traktował poważnie. Nie tylko jako zawód, ale misję. Nigdy o swej pracy tak nie mówił, po prostu zawsze rzetelnie i odpowiedzialnie realizował audycje radiowe, telewizyjne

czy materiały prasowe. Dużą wagę przywiązywał do bezpieczeństwa w ruchu drogowym, racjonalnej i oszczędnej jazdy oraz szeroko pojętej edukacji kierowców. Był znany przede wszystkim jako głos „Radia Kierowców”, audycji w programie 1 →→

Polskiego Radia. W pierwszej połowie lat 90. ubiegłego wieku równolegle pracował w Motorze jako zastępca Redaktora Naczelnego, Pawła Kasprzycy. Byli jak dwa przeciwległe bieguny. Paweł impulsywny, emocjonalnie reagujący, nierzadko ostry wobec zespołu. Olek zawsze spokojny, nigdy nie podnoszący głosu, punktualny, zawsze życzliwy i wyrozumiały wobec notorycznie spóźniających teksty kolegów. Potrafił taktownie wytknąć błędy, bez zbędnych napięć gasił pożary, jakie w redakcji wybuchały. Jak było trzeba – pomagał, gdy wszystko szło swoim trybem – nie przeszkadzał. Któregoś dnia, po zamknięciu kolejnego numeru tygodnika, usłyszał: „Kocham Pana, Panie Olu”. Uśmiechnął się lekko takim trochę nieśmiałym, trochę zażenowanym uśmiechem i nie, nie odpowiedział „panasulkowym”: *Cicho, wiem...* Przez niemal trzydzieści lat w ten szczególny sposób wyrażaliśmy szacunek, uznanie i podziw dla Ola... Przyjmował to trochę jak żart, trochę jak, Jego zdaniem, niezasłużony komplement.



Nad grobem Aleksandra Żyznego jego przyjaciel i najbliższy w ostatnich latach współpracownik, Henryk Gawuć, przywołał fragment wiersza

księdza Jana Twardowskiego: „Śpieszmy się kochać ludzi, tak szybko odchodzą, zostaną po nich buty i głuchy telefon” i dodał żegnając przyjaciela: *Olek był radiowcem, a także dziennikarzem publikującym teksty w Motorze, Auto Kramie i wielu innych pismach. Miałem zaszczyt poznać go nie tylko jako dziennikarza, ale jako kolegę i przyjaciela. Nie było w nim ani krzty zazdrości, zawiści czy złośliwości. Nikogo nie obgadywał, nikomu nie podstawił nogi. Był dobrym, uczciwym człowiekiem. Takim go zapamiętam.*

Tak, był dobrym, uczciwym człowiekiem. Ola nie można było nie kochać. ■

#### Aleksander Żyzny, dziennikarz

W latach 1976-2012 pracował w „Radiu kierowców” (program I Polskiego Radia). W TVP był współautorem programów *Magazyn Motoryzacyjny Studia 2*, *Puchar Studia 8*, *Auto Moto Fan Klub*, *Automania*, *Auto Mix*. W latach 1986-1987 pomysłodawca i współorganizator rajdów ekonomii pod nazwą *Długodystansowa Jazda Oszczędnościowa*. Inicjator i współtwórca dwutygodnika „Auto Kram” (1990-1991). W latach 1992-1996 zastępca redaktora naczelnego tygodnika „Motor”. Od 1983 członek *Auto Klubu Dziennikarzy Polskich*, od 1992 wiceprezes, a od 2002 prezes tego stowarzyszenia. Uczestnik licznych krajowych i zagranicznych rajdów dziennikarskich; w 1986 w *Rajdzie „Pogled”* w Bułgarii zwyciężył w jednej z klas. Laureat konkursu dziennikarskiego *SDP „Złote Koło”* (1985, 1987), nagrody *Klubu Publicystów Motoryzacyjnych SDRP* (1983) i *Moto Star 2000* w kategorii dziennikarz w plebiscycie dziennika „Rzeczpospolita”. Redaktor naczelny „Biblioteki *Auto Klubu Dziennikarzy Polskich*”, współautor książki „*Uśmiechnięte rajdy. Anegdoty z oesów*” (2016). Inicjator i współorganizator wielu akcji na rzecz bezpieczeństwa i kultury ruchu drogowego, a także dziennikarskich rajdów samochodowych, konkursu prasowego „*Tęgie pióro*” i *Supertestów ekonomii*.

Aleksander Żyzny położył wielkie zasługi dla bezpieczeństwa i kultury ruchu drogowego, był ofiarnym popularyzatorem zagadnień motoryzacyjnych i działaczem sportu samochodowego. (Grzegorz Chmielewski)

# Pan Olek

KLAUDIUSZ MADEJA

Aleksander Żyzny. Postać znana i lubiana w środowisku motoryzacyjnym i dziennikarskim. Pan Aleksander był znany w wielu miejscach. Ale to radio zajmowało największą część jego zawodowego życia.



**N**ie będę tu pisał biografii, czy opisywał historię pracy Aleksandra Żyznego w Polskim Radiu. Takie opracowania już powstały i po śmierci bohatera tego artykułu ukazały się w wielu miejscach. Paradoksalnie, tam, gdzie powinna to być najbardziej

dopracowane, ograniczono się do krótkiego wspomnienia. „Związany z Radiem Kierowców Programu I Polskiego Radia” – można m.in. przeczytać. Otóż Pan Aleksander nie był „związany”. On pracował w Polskim Radiu, a gdy w połowie lat 70. XX w. w Programie I powstała pierwsza audycja o cha-

rakterze motoryzacyjnym, zaangażował się w ten projekt. Od samego początku był w „Radiu Kierowców”, gdy nazwa ta zaczęła się pojawiać na antenie. Na przestrzeni lat z pasją tworzył i rozwijał tę audycję. Był autorem wielu pomysłów, inicjował kolejne projekty, nawiązywał współpracę z wieloma organizacjami i firmami. Jednocześnie umiał łączyć pracę w radiu, tv i prasie. Zawierał kolejne znajomości, które pomagały tworzyć nowe pomysły i akcje. Pan Aleksander pasjonował się motoryzacją, bezpieczeństwem ruchu drogowego, a jednocześnie sportem motorowym, co wg niektórych mogło się wykluczać. W żadnym wypadku się nie wykluczało. Zawsze powtarzał, że trzeba wiedzieć kiedy, gdzie i jak można jechać. Kiedy szybciej, kiedy wolniej.

### **Pierwsze spotkanie**

Do Polskiego Radia (dalej PR) trafiłem na początku 2004 r. Od razu do redakcji powiązanej z „Radiem Kierowców” (dalej RK). Jako pasjonat motoryzacji zaraz zacząłem się tą redakcją interesować. Ale jako radiowy „żółtodziób” nie miałem oczywiście szans na dostanie się tam „z marszu”. Jednak pojawiła się możliwość przygotowywania krótkich materiałów i rozmów do audycji i wiadomości RK. Skrzętnie oczywiście z tego skorzystałem. I to był mój pierwszy kontakt z Aleksandrem Żyźnym. Tym Aleksandrem Żyźnym...

Mniej znałem wcześniej sam głos, bardziej postać z programów telewizyjnych. Gdy zacząłem Go widywać, była jeszcze wtedy tylko Telewizja Polska, obecnie nazywana w skrócie TVP. Miałem jednocześnie duży szacunek, respekt i... strach przed Panem Olkiem. W PR spotykałem wiele osób, znanych mi wcześniej tylko z telewizji lub gazet (internet wówczas dopiero się rozwijał). Ale tutaj miałem pracować, czyli przygotowywać materiały dla znanej postaci. Paraliżowało, a jednocześnie motywowało.

Nie będę udawał, że od razu wszystko pięknie się zaczęło, a moje materiały zapierały dech w piersiach. Nic z tych rzeczy. Merytorycznych i technicznych błędów trochę było. Na dodatek był to czas, gdy PR z dotychczasowych taśm przechodziło całkowicie na realizację cyfrową, komputerową. Montaż przy użyciu nożyczek został zastąpiony komputerowym.

Uczyliśmy się tego wszyscy. I to nas łączyło, „starych” i „młodych”, a ściślej mówiąc bardziej i mniej lub wcale niedoświadczonych (jak ja) redaktorów. Dzisiaj powiedzielibyśmy, że była to dobra okazja do integracji z Redakcją RK.

Integracja, integracją, ale jakość stała na pierwszym miejscu. Dlatego pilnie słuchałem wielu cennych rad i uwag Pana Olka. Czasem był surowy. Ale dzięki temu wiele się nauczyłem. Gdy dzisiaj słyszę, jak młodzi redaktorzy nie potrafią nawet poprawnie podać numeru telefonu do redakcji na antenie, o treści informacji dla kierowców już nie wspominając, jeszcze bardziej doceniam tamtą szkołę.

Zauważyłem, że część swojej przyszłości radiu wiąże z redakcją motoryzacyjną. Dlatego zacząłem mnie też wysyłać na różne konferencje, spotkania i nagrania rozmów dla Radia Kierowców. I choć wówczas formalnie już nie był szefem, wszędzie, gdzie się pojawiałem i mówiłem, że reprezentuję właśnie RK, od razu słyszałem „Aaa, to od Olka Żyźnego”. I to był „wytrych”. Bo od razu byłem „swój”, od razu traktowano mnie jako poważnego dziennikarza motoryzacyjnego, co mi bardzo schlebiało. W ten sposób, dzięki Panu Olkowi, poznałem wielu ludzi z naszej branży, dziennikarzy i fachowców, trafiłem do wielu instytucji, firm, osób, z którymi znam się do dziś. Mogę śmiało powiedzieć, że tak, jak dzięki, też już niestety nieżyjącemu, Marianowi Leśniewskiemu-Przetakiewiczowi poznałem środowisko *truckerskie*, czyli transportu ciężarowego, tak dzięki Aleksandrowi Żyźnemu wszedłem w krąg samochodów osobowych. I za to im obu jestem bardzo wdzięczny.

### **Proza dnia codziennego**

Pozostałem jedynym, z grona kilku osób, które pojawiły się wówczas, w 2004 r. w PR i przygotowywały materiały dla RK. Zostałem w tej redakcji. Siłą rzeczy poznawaliśmy się bliżej, i rozmawialiśmy więcej w naszym pokoju radiowym, także na inne tematy. Zawsze będę jednak pamiętał rozmowy z Panem Olkiem, Panią Zosią Chomicz i Panem Marianem Leśniewskim-Przetakiewiczem. Szczególnie te, gdy wspominali stare, dobre czasy RK. A było co wspominać, tym bardziej, że coraz bardziej

obcinano nam czas antenowy. Bardzo to Pana Olka bolało. Podobnie przeżył pożegnanie z redakcją Pani Zosi Chomicz. Od lat pracowali razem i byli dobrymi przyjaciółmi. Znakomicie się rozumieli w pracy. Gdy oboje byli w redakcji, panowała niemal rodzinna atmosfera. Ale, gdy w 2005 r. nastąpiła zmiana władzy w Polsce, w następnych miesiącach wiele działo się w PR. Odeszło lub zostało zwolnionych dużo osób. Pani Zosia zdecydowała się skorzystać z możliwości przejścia na emeryturę. A Pan Olek próbował dalej walczyć o czas antenowy, o audycję. Chodził, prosił, składał propozycje zwierzchnikom. Jednak był zbywany, czasem wręcz ignorowany. Jakoś wtedy bezpieczeństwo ruchu drogowego nie leżało szefostwu PR za bardzo na sercu. Inne były priorytety.



Któregoś dnia jeden z dyrektorów, po którymś z serwisów dla kierowców, przygotowanych przez Pana Olka, wezwał Go do siebie i zapytał „Czy pan przypadkiem nie ma sztucznej szczęki? Bo tak pan sepleni na antenie”. Człowiek od 30 lat prowadzi audycje w radiu i tv, ma znany i dobry głos, co było potwierdzone Kartą Mikrofonową S (najwyższy stopień umiejętności), a tu jakiś ignorant Mu takie pytanie zadaje...

Byłem zażenowany, gdy rozmawialiśmy o tym w redakcji. Ale Ci, którzy dobrze znali Pana Olka,

znali też Jego inteligentne poczucie humoru. I On to wtedy tak przyjął. Po prostu śmiał się z tych małych ludzi, którym się wydawało, że zrobią jakąś rewolucję w PR. Nie zrobili. A my się po prostu z tego dobrze śmialiśmy w redakcji. Ale powiedzmy sobie szczerze, po części był to śmiech przez łzy. Bo na naszych oczach nieodpowiedzialni ludzie niszczyli wieloletni dorobek PR i marginalizowali znaczenie Radia Kierowców na antenie.

Pan Aleksander wciąż organizował Supertesty Ekonomii, w których także miałem przyjemność brać udział. Najpierw jako dziennikarz, później także jako uczestnik. Nawet udało mi się w 2007 r. jedną z kategorii wygrać. Tu jednak też, co budziło nasze zdziwienie, coraz trudniej było pozyskać sponzorów do organizacji tej, jakże pożytecznej imprezy. Przecież pokazywała, że jeżdżąc swoim samochodem, można zużywać mniej paliwa. I nie odbywało się to wcale kosztem czasu przejazdu. Decydowała technika jazdy.

### Rozstanie

Z końcem 2009 r. Marian Lesniweski-Przetakiewicz zrezygnował z dalszej pracy w PR i prowadzenia swojej autorskiej audycji skierowanej głównie do kierowców dużych ciężarówek (jedni z najwierniejszych słuchaczy radia) „Radio Truck”. Miał już dosyć sposobu traktowania Jego i zespołu, a także żenująco niskich honorariów, jakie wszyscy za przygotowanie tej specjalistycznej, trzygodzinnej audycji dostawaliśmy. A ja usłyszałem, że nie mam już po co do PR przychodzić, bo „szkoda prądu do komputera i ciepłej wody w łazience, które byś zużył” – usłyszałem od kierownika Redakcji Aktualności Pr. I. W Radiu Kierowców też wówczas rządził człowiek nie mający kompletnie pojęcia o motoryzacji. Jego koleżanki i koledzy zostali „redaktorami” znającymi się na motoryzacji i ruchu drogowym. Nie miałem tam wstępu. Pan Olek był wtedy jednym z nielicznych, który ratował w Radiu Kierowców poziom podawanych słuchaczom informacji. Żał było się żegnać z Nim i z Radiem.

Bardzo przeżyłem odejście z Radia. Dzięki współpracy z innymi mediami, spotykaliśmy się czasem z Panem Żyźnym na jakichś konferencjach lub pre-

zentacjach. Był już bardzo zniechęcony i zasmucony tym, co się dzieje w Jego ukochanym Radiu. Widział, jak to wszystko znajduje się na równi pochyłej.

Bodaj w 2012 lub 2013 r. spotkaliśmy się na konferencji z PZMot na ul. Górczewskiej w Warszawie. Wtedy powiedział mi, że już nie pracuje w PR. Ówczesny dyrektor Mu podziękował... Ponieważ sam próbowałem wcześniej wrócić do Programu I PR i byłem u tegoż dyrektora złożyć propozycję programową, znałem jego słynne powiedzenie, „że on chce mieć młode głosy na antenie”. Ten sam dyrektor później z hukiem z PR wyleciał, gdy któregoś 1 stycznia kazał od rana co godzinę grać na przemian hymn Polski i UE. Tacy to byli fachowcy. Ale dla mnie to był wielki szok, bo nie umiałem sobie wyobrazić Radia Kierowców bez Aleksandra Żyźnego. Nie okazywał tego, ale bardzo przeżył rozstanie radiem. Kto Go znał, ten widział, że gdzieś głęboko, w sercu, strasznie cierpiał. Bo był wciąż znakomitym dziennikarzem, miał nadal świetny głos i mógł z powodzeniem informować słuchaczy o sytuacji na drogach.

### **Pan Olek**

Rozpisałem się trochę, a tu przecież czas antenowy jest ważny... – powiedziałbym teraz do Pana Olka. W połowie 2015 r. udało mi się wrócić do radia. Miałem nawet swoją audycję motoryzacyjną w Polskim Radiu 24 (dalej PR24). Wówczas nadawało tylko w internecie. Gdy się spotkaliśmy, Pan Olek mi pogratulował. I dla mnie to był wielki zaszczyt. Jednocześnie mogę powiedzieć, że w swojej audycji wykorzystywałem wszystko to, czego się od Niego nauczyłem. Wszystkie kontakty, znajomości, a także wiele ponadczasowych nagrań (np. krótkich porad praktycznych dla kierowców) znalazło się w mojej audycji. Niestety, szczęście nie trwało długo, w lutym 2016 r. musiałem się pożegnać z PR24.

Może zwróciło to Państwa uwagę, że ciągle używam określenia „Pan”. Ale na początku to było naturalne, że nie będę się do Niego zwracał po imieniu. W miarę trwania naszej znajomości, streszczonej powyżej, rozmawialiśmy coraz „bliżej” można powiedzieć. Czasem nawet mówił na przywitanie

„cześć”. Ale już nie było jakoś okazji, żeby oficjalnie przejść na „ty”. Jednak było i jest mi z tym dobrze. Bo zawsze miałem do Niego wielki szacunek i podziw, jak cierpliwie znosił wszelkie przeciwności i brak jakiegokolwiek szacunku, na który na pewno zasługiwał. Z jednej strony mogę powiedzieć, że to był mój redakcyjny i nie tylko Kolega, ale z drugiej Nauczyciel i Mistrz. I ten stosunek mistrz i uczeń pozostał, jako symbol mojego podziwu i szacunku.

Ostatni raz widzieliśmy się na Gali Partnerstwa dla Bezpieczeństwa Drogowego pod koniec 2019 r. Wiedziałem, że choruje. Ale wówczas dobrze wyglądał i wszyscy mieli nadzieję, że terapia pomogła i wkrótce znów wróci do pełni zdrowia. Gdy się zegnaliśmy wspomniał, że teraz bardziej interesuje Go to, co mówią lekarze, niż inne sprawy. Ale przecież do końca życia był aktywny na miarę swoich możliwości. Żył motoryzacją, wydał książkę, utrzymywał kontakty. Nie chciałem Go jeszcze dodatkowo absorbować swoją skromną osobą. Czekałem w nadziei, że Jego stan się poprawi, pandemia skończy i znów się gdzieś spotkamy. Miałem Mu sporo do powiedzenia.

### **Pożegnanie**

Nieżyjący już też niestety znakomity polski projektant Janusz Kaniewski powiedział mi w wywiadzie, w połowie 2011 r.: „o Pininfarinie zawsze będę mówił z szacunkiem, bo to człowiek fajny, jakim jest się dożywotnio”. I ja dokładnie tak samo mogę powiedzieć o Panu Aleksandrze Żyźnym, że był człowiekiem dożywotnio fajnym. I zawsze będę mówił o Nim z szacunkiem, co zresztą wyżej opisałem. Mam nadzieję, i tego Mu szczerze życzę, że jest już teraz szczęśliwy. Bo sobie na to zasłużył. Nie tylko tą dzielną walką z ciężką chorobą pod koniec życia, ale tym, czego w swoim życiu dokonał. A zrobił naprawdę dużo mądrych, dobrych i pozytywnych rzeczy.

Panie Olku! Dziękuję za wszystko i mam nadzieję, do zobaczenia w tym lepszym i oby mądrzejszym świecie, z Panem i innymi naszymi znajomymi, do których Pan dołączył. Wszystkiego Dobrego i zawsze Szerokiej Drogi!

# Rusza Formuła 1

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI, ZDJĘCIE: FORMUŁA1.COM

Pierwszy wyścig Formuły 1 odbył się 13 maja 1950 roku na torze wytyczonym na dawnym lotnisku RAF. Po siedmiu kolejnych wyścigach tytuł mistrzowski zdobył wówczas Nino Farina w samochodzie Alfa Romeo.



**D**ziś dawne lotnisko, tor Silverstone, jest legendarną kolebką torów F1. Tak jak przez z górą siedemdziesiąt lat zmienił się sam obiekt, tak wyścigi, samochody i reguły tej serii, to już całkiem inny świat. Świat, w którym rywalizacja sportowa, osobowości i talent kierowców wciąż mają znaczenie, jednak gra toczy się o pieniądze. A także i dzięki nim.

Formuła 1 jest maszynką do zarabiania. Niebagatelne sumy wpłacają organizatorzy poszczególnych Grand Prix, do tego dochodzą słone opłaty za prawa transmisji telewizyjnych oraz kontrakty reklamowe. Część tych pieniędzy trafia do zespołów. Coraz to docierają informacje o kwotach, jakie mają zapisane w kontraktach wybitni kierowcy, i o tych, jakie otrzymują zespoły za starty kierow- →→



ców obdarzonych talentem mniejszym. O szoku- jąco wysokich budżetach czołowych teamów, kontraktach reklamowych i gratyfikacjach za zdobyte w sezonie punkty. Dominacja czołowych zespołów wynika głównie z nakładów na rozwój samochodów. Kosmiczne technologie, nieustanne poprawianie osią- gów, prace nad doskonaleniem poszczególnych podzespołów kosztują bardzo dużo. Im więcej pie- niędzy pójdzie na rozwój bolidu, tym lepsze miejsca zespół zajmuje w kolejnych Grand Prix, tym więcej punktów zdobywa, tym więcej pieniędzy można przeznaczyć na dalszy rozwój. Z kolei im mniejszy budżet zespołu, tym gorszy bolid, słabsze wyniki kierowców. Mniej punktów zdobytych w sezonie, to mniej pieniędzy. Talent i doświadczenie nic nie da gdy samochód zawodzi, za to nawet średni kie- rowca w doskonałym aucie będzie dojeżdżał na czołowych miejscach. Warto jednak pamiętać, iż wszyscy zawodnicy Formuły 1, to kierowcy nieprze- ciętni, z sukcesami w niższych seriach wyścigowych.

Od lat czynione są próby wyrównania szans poszczególnych ekip różnymi regulacjami. Regu- lamin techniczny precyzyjnie określa najdrobniej- sze szczegóły konstrukcji, trwałość poszczególnych podzespołów i możliwości modyfikacji bolidu. Ogra- niczono też liczbę testów. Paradoksalnie przyniosło to podniesienie kosztów projektowania i produkcji samochodów. Przewaga najbogatszych jeszcze bar- dziej wzrosła. Podjęto więc próby ograniczenia roz- dętych budżetów czołowych teamów. Rzecz jasna żadna z ekip nie był skłonna do rezygnacji z pie- niędzy i dominacji na torach. Z czasem jednak do menadżerów zespołów dotarło, że przewidywalne wyniki są podcinaniem gałęzi, na której siedzą. Wyścigi, w których przed startem można przewi- dzieć, kto wygra stają się coraz mniej atrakcyjne dla widzów, a za tym idą mniejsze wpływy reklamowe czy telewizyjne. Znaczne ograniczenie budżetów i zamrożenie rozwoju samochodów w rozpoczyn- ającym się sezonie daje nadzieję, że będzie ciekawiej. Przedsezonowe testy w Bahrajnie wskazują, że dominacja Mercedesa może być zagrożona, ale czy tak będzie – okaże się już 28 marca. Nadal w rywa- lizacji o tytuł mistrza świata kierowców i mistrza

świata konstruktorów będzie 10 zespołów. Uwaga polskich kibiców zapewne skupi się na bolidach Alfa Romeo Racing Orlen, gdzie tytularnym sponsorem jest polski koncern, a kierowcą testowym Robert Kubica. Czy Polak wystartuje w którymś z wyści- gów? Bardzo wątpliwe, tak może być tylko w razie niedyspozycji Kimi Raikkonena lub Antonio Gio- vinazziego. Czy Alfa Romeo powalczy na przykład z Alpha Tauri, ogra Haasa i Williamsa? Czy stawka się choć trochę wyrówna i Mercedesowi zagrozi Red Bull, Ferrari, Alpine lub McLaren? A może Mocno zatrzęsie Aston Martin? W siedemdziesiątą pierw- szą rocznicę narodzin F1, 13 maja, będziemy znali wyniki pierwszych czterech wyścigów. Pozostanie jeszcze siedemnaście Grand Prix. To będzie – jeśli nic nie przeszkodzi – najdłuższy sezon w historii tej dyscypliny. Sezon miał tradycyjnie rozpocząć się w Australii, jednak z powodu pandemii to Grand Prix odbędzie pod koniec listopada. ■

#### Kalendarz Formuły 1 2021

28. marca	Grand Prix Bahrajnu
18. kwietnia	Grand Prix Emilii-Romanii
02. maja	Grand Prix Portugalii
09. maja	Grand Prix Hiszpanii
23. maja	Grand Prix Monako
06. czerwca	Grand Prix Azerbejdżanu
13. czerwca	Grand Prix Kanady
27. czerwca	Grand Prix Francji
04. lipca	Grand Prix Austrii
18. lipca	Grand Prix Wielkiej Brytanii
01. sierpnia	Grand Prix Węgier
29. sierpnia	Grand Prix Belgii
05. września	Grand Prix Holandii
12. września	Grand Prix Włoch
26. września	Grand Prix Rosji
03. października	Grand Prix Singapuru
10. października	Grand Prix Japonii
24. października	Grand Prix USA
31. października	Grand Prix Meksyku
07. listopada	Grand Prix Sao Paulo
21. listopada	Grand Prix Australii
05. grudnia	Grand Prix Arabii Saudyjskiej
12. grudnia	Grand Prix Abu Dhabi

# Nowy puchar w WSMP

OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI, ZDJĘCIE: SERWIS PRASOWY

Ciekawie zapowiada się nowy markowy puchar w wyścigach. Na torze w Poznaniu kierowcy będą rywalizowali w japońskich roadsterach Mazda MX-5.

**D**zięki lekkiej konstrukcji i tylnemu napędowi Mazda MX-5 jest samochodem wyścigowym, obecnym na torach od początku lat 90. W tamtym czasie rywalizowano w generacji NA z otwieranymi reflektorami. Obecnie, od 2015 roku, produkowana jest czwarta generacja modelu, nosząca oznaczenie ND, i takie właśnie samochody wyjadą już w tym roku na tor Poznań w ramach Wyścigowych Samochodowych Mistrzostw Polski, organizowanych przez Polski Związek Motorowy i Automobilklub Wielkopolski.

Wystartuje 10 kierowców w fabrycznie nowych pojazdach dostarczonych prosto z fabryki w Hiroshimie, zaadaptowanych do sportu wyłącznie przez polskich inżynierów i mechaników w warszawskiej firmie TG Auto. W kolejnych latach organizatorzy przewidują udział nawet 25 i więcej samochodów.

Samochody oferowane będą w formule Arrive & Drive. Identycznie przygotowane Mazdy będą dostarczane na tor przez organizatora wraz z oponami, paliwem oraz nie-

zbędnymi częściami i wyposażeniem, a kierowca będzie przyjeżdżał na tor z kombinezonem i kaskiem.

Wyścigowa Mazda MX-5 będzie napędzana prawie seryjnym, 2-litrowym wolnossącym silnikiem SkyActiv o mocy podwyższonej do 200 KM. Układ przeniesienia napędu będzie całkowicie seryjny. Pozostaje sześciobiegowa mechaniczna przekładnia i tylny most z mechanizmem różnicowym o ograniczonym tarciu. Aby lepiej przystosować Mazdy do wymagań toru wyścigowego, wprowadzono z pomocą partnerów pucharu modyfikacje w zawie-

szeniu i układzie jezdnym. Masa gotowego samochodu wyniesie około 980 kg. ■



# Memoriał w Wieliczce

TEKST: GRZEGORZ CHMIELEWSKI, ZDJĘCIE: MARIUSZ SÜSS



czyk, sekretarz zarządu Automobilklubu Krakowskiego.

*Trasa rajdu będzie się składać z dwóch pętli przejeżdżanych trzykrotnie. Jeden z odcinków specjalnych na Polach Papieskich w Brzegach koło Wieliczki mierzy 5,09 km i ma taki sam przebieg, jak w naszym październikowym rallysprincie. Drugi (2,92 km) wytyczyliśmy na terenie Niepołomickiej Strefy*

**A**utomobilklub Krakowski przypomina, że 11 kwietnia 2021 odbędzie się PLATINUM 5. Rajd Memoriał Janusza Kuliga i Mariana Bublewicza. Impreza jest kontynuacją wielickich zawodów, poświęconych pamięci dwóch znakomitych kierowców i sportowców: Janusza Kuliga i Mariana Bublewicza. Pierwszy Memoriał w Wieliczce został zorganizowany w roku 2007. Wyłomem w tej tradycji były ubiegłoroczne zawody, odwołane ze względu na pandemię koronawirusa.

*Otwarta jest lista zgłoszeń do Memoriału. Działa również oficjalna strona memoriału [www.superos.pl](http://www.superos.pl). Regulamin zawodów zamieszczamy zarówno na tej stronie, jak i na naszej klubowej stronie [www.automobilklub.krakow.pl](http://www.automobilklub.krakow.pl) – informuje Małgorzata Dyb-*

*Investycyjnej. Suma kilometrów oesowych wynosi 24,03 km. Baza (tak jak w październiku) ma się mieścić na terenie Campus Misericordiae w Brzegach, a obok bazy będzie ulokowany park serwisowy. Impreza ze względów sanitarno-epidemiologicznych odbędzie się bez udziału widzów, ale dla kibiców przewidujemy transmisję online z jej przebiegu – dodaje prezes Automobilklubu Krakowskiego Paweł Owczyński.*

Organizatorzy wyrażają nadzieję, że przy zachowaniu wszelkich pandemicznych obostrzeń uda się sprawnie przeprowadzić tę imprezę przy życzliwym wsparciu ze strony tytularnego sponsora – właściciela marki Platinum Orlen Oil oraz we współpracy z władzami Wieliczki, Niepołomic i powiatu wielickiego. ■

# Crash historie

## czyli co ma wspólnego pandemia z wypadkami?

TEKST: RAFAŁ JEMIELIOTA

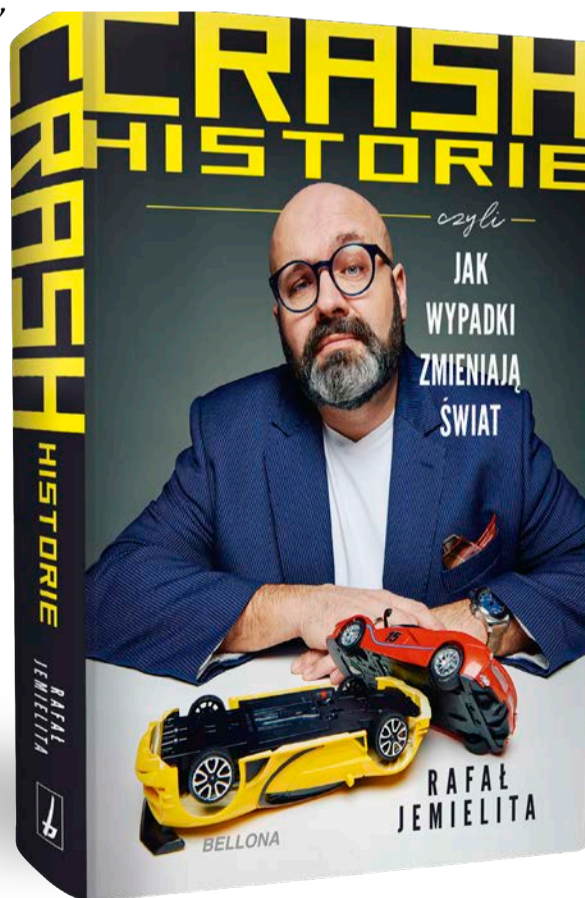
Pomysł, żeby autor chwalił się własną książką, uznaję za chybiony. Ale skoro redaktor Mirek Rutkowski prosi – jestem do usług. Wybaczcie więc to chwalipięctwo.

**T**o nie był mój pomysł. Serio! Do pisania o drogowych kraksach namówił mnie Michał Wójcik (niegdyś naczelny miesięcznika „Focus”). „Przyjrzyj się temu, co na drodze. Przecież motoryzacja, jak sam mówisz, z jakiegoś powodu ludzi kręci?” – podpowiedział. Pomyślałem, że pomysł w istocie jest fajny. Trzeba tylko znaleźć wspólny mianownik... Tylko jak do tego podejść? Wystarczyła wyszukiwarka google, żeby zobaczyć odległy cel – połączyć ze sobą tak wypadki, żeby zobaczyć ich skutki. Jak wpływają na ofiary, a potem czy to ma wpływ na nas samych? Już wiem, że ma.

Na początku, gdy zaczynałem pisać „Crash historie”, zastanawiałem się, czy materiału starczy przynajmniej na 100 stron. Wydawnictwo Bellona wyliczało moje obowiązki w arkuszach, a to miara dla dziennikarza nieznana lub przez nas rzadko stosowana. Doczytałem, ile czeka mnie pisania i.. usiadłem do komputera. Była jesień 2019 roku. Pomyślałem, że jeśli poświęcę wieczory przed dwa miesiące, powinno wystarczyć.

O, Bogi, w jakim byłem błędzie. Bo moje wypadki zaczęły „pęcznieć”, gdy tylko głębiej wchodziłem w kolejne historie. Kocham zanurzać się w książkach, ślęczę nad (wydawałoby się) nikomu niepotrzebnymi

filmami dokumentalnymi i nieskończenie wertować archiwa. Byłoby pewnie łatwiej, gdyby nie pandemia. Człowiek poszedłby do biblioteki, grzecznie przejrzał to, co już kiedyś zostało wydrukowane. Tymczasem musiałem – jak wszyscy – zostać w domu. Została własna biblioteka i grzebanie w „onlajnie”, który jak wiadomo pełen jest różnego rodzaju faktów, rzadko niestety zbliżonych do obiektywnej prawdy.



Tymczasem w marcu 2020 roku zaczął się lockdown. Utknąłem we własnej sypialni, którą szybko

zamieniłem w gabinet. Musiałem – coś trzeba było ze sobą począć lub rzucić pracę. Mam niby wydzielone miejsce, ale głęboki fotel w sypialni był lepszy. Po kilkunastu godzinach ślęczenia przed ekranem można w nim zasnąć. Raz skończyło się to całkiem źle. Przeciąg sprawił, że zastrajkowały nerwy w karku. Przez tydzień nie mogłem nawet siedzieć, nie wspominając już o normalnym śnie w łóżku. Książka musi boleć! Coś w tym wyświechtanym zdaniu jest. Na pewno trochę w tym prawdy. Pandemii, paradoksalnie, zawdzięczam, że książka w ogóle powstała. Redakcja, w której wówczas pracowałem, przeniosła się do domów. Zanim się jednak pozbieraliśmy i nauczyliśmy pracy „na zdalnym”, przez półtora miesiąca miałem nadmiar wolnego czasu. I to – stąd wspominałem o paradoksie – sprawiło, że mogłem na serio dokończyć „Crash historie”.

Dosłownie i bez przerośni. Usiadłem w fotelu, zagryzłem zęby i oddałem pisaniu. Nie jestem literatem, więc nie próbuję ubierać tego w okrągłe zdania. Piszę to wprowadzenie w nadziei, że sami zrozumiecie, co wtedy czułem. Zwłaszcza, że naprawdę dużo się działo. Proces „pęcznienia”, gdy wszedłem na odpowiednie obroty, swoim zasięgiem przekroczył moje najszczerze wyobrażenia. Ludzie, o których napisałem, byli mi niczym tworzywo. Powiedzmy, że to stal, która najpierw robi się czerwona, potem – podsycana miechem - rozpala na pomarańczowo, żeby osiągnąć punkt, gdy w piecu całość staje się plastyczna. Dziennikarz nie powinien się ekscytować, ktoś mógłby zaprotestować. Fakt, ale w tych katastrofach na drodze znalazłem wiele rzeczy naprawdę interesujących. *Jak ja mogłem tego nie wiedzieć?* – takich pytań w miarę powstawania kolejnych stron zadawałem sobie coraz więcej. Odpowiedzi wcale nie przychodziły łatwo. Nie jestem przecież poliglotą, a przyszło mi studiować teksty w nieznanym mi językach. Jakim cudem to w ogóle możliwe? Cóż, podobno we wszystkich narzeczeniach tego świata jest wspólny „kręgosłup”. Gdy już człowiek czyta po angielsku, rozumie francuski, zaczyna też „łapać” włoski. Niemiecki jest bardzo poukładany, a rosyjski – gdy już sobie przypomnimy cyrylicę ze szkolnej ławy (jestem z rocznika 1969, a więc

zaliczyłem 8 lat rosyjskiego obowiązkowego; rok na studiach, gdy zaczęły się nowe czasy po 1989 roku, mi podarowano) – daje ogromną przyjemność. Rosjanie piszą zresztą chętnie i bez sensacji. Polecam takie źródła, bo wiele w nich prawdy. Na pewno więcej niż w popularnych stronach internetowych „made in Zachód”! Wiele z nich po prostu kopiuje informacje od innych. Zmieniają się fakty, przestają mieć znaczenie kierunki. Trzeba poświęcić dużo czasu, żeby odszukać właściwy wątek.

Mam nadzieję, że w „Crash historiach” błędy wyeliminowałem. Pewnie jakieś się znajdą – tak mówią stare książkowe wygi, ale chciałbym łaskawie prosić, żeby mi je zapomnieć. Przecież kiedyś powstaną „Crash historie II” i będę mógł się oficjalnie wytłumaczyć. Póki co jednak zapraszam do pytania w księgarniach – tych prawdziwych i tych w sieci. Dla zachęty chciałbym podrzucić fragment do Państwa oceny. Ten chyba lubię najbardziej, choć nie rozbudowałem go do rozmiarów jeden z 13 crash historii. Aha, jedna uwaga na koniec tego wywodu. Sporo uwagi poświęciłem także doborowi zdjęć. Wielu z nich próżno szukać w oficjalnych archiwach. Warto też zwrócić uwagę na rysunki, które namalował – specjalnie dla potrzeb tego wydawnictwa – Mateusz Przyszał, rewelacyjny młody designer. Popatrzcie na jego pracę, zachęcenie przez autora. Naprawdę dobra robota!

*„...Zniektórych wypadków rodzą się miejskie legendy. Jedną z nich jest śmierć Marca Bolana z zespołu T.Rex, autora chwytliwych piosenek Children of the Revolution i Hot love. Bolan śpiewał o samochodach i je kochał, ale nie miał prawa jazdy. Dlatego w pamiętną noc 16 września 1977 roku auto prowadziła ciemnoskóra Gloria Jones. Byli parą (choć nie małżeństwem) i razem grali w jednym zespole, Jones urodziła Bolanowi syna Rolana. Idylla skończyła się na zakręcie pod miejscowością Barnes (nieopodal Londynu), gdy Jones nie opanowała mini 1275 GT i wypadła z drogi. Tu zaczyna się legenda, którą chętnie powtarzano przez ponad 35 lat. Wokalista miał zginąć wskutek uderzenia w drzewo. Ten fakt połączono z miłością Marca Bolana do obrazów René Magritte’a. Ktoś z fanów „cesarza*

glamrocka” doszukał się, że w 1956 roku Francuz namalował surrealistyczne drzewo z zawieszonym na nim Księżycem i zatytułował swoje dzieło „16 września”. Na domiar złego, drzewo to jawor, a to na jego pniu miał zginąć muzyk. Ile w tym prawdy? Przemysł rozrywkowy uwielbia takie historie, także te oparte na dramatach muzyków – śmierć paradoksalnie napędza klientów. Rzeczywistość była tragiczna, nie da się temu zaprzeczyć. Ale w świetle książki *Ride a White Swan: The Lives and Death of Marc Bolan* autorstwa Lesley-Ann Jones została odarta z mistycznej tajemnicy. Gloria Jones z Markiem Bolanem wracali z restauracji. Obydwoje pili. Była czwarta nad ranem, gdy – z bliżej nieokreślonego powodu – Jones straciła panowanie nad kierownicą. Być może dlatego, że była Amerykanką i do końca nie przyzwyczała się do ruchu lewostronnego? Najpierw uderzyła w ogrodzenie po lewej stronie, a dopiero potem od niego odbiła i wylądowała na nieszczęsnym drzewie.

Obydwoje nie zapięli pasów. Ona, być może, była lekko zawiana, choć jej przyjaciele twierdzili, że miała „amerykańską odpowiedzialność” i piła symbolicznie, zanurzając usta w kieliszku. Tego nie stwierdzono. Wiadomo jednak, że Marc Bolan – wyrwany z fotelem i wyrzucony do tyłu, zmarł z powodu obrażeń głowy. Na surrealistycznym obrazie Magritte’a nie było żadnego sekretnego przesłania! Nie ma się co go doszukiwać również pomiędzy wierszami piosenek T.Rex. Gloria Jones wyszła ze zderzenia ze złamaną ręką i szczęką, po prostu – choć to zabrzmia brutalnie – miała więcej szczęścia. Bolan zginął na dwa tygodnie przed swoimi 30. urodzinami. Ale żyje w pamięci fanów, którzy wciąż kupują jego płyty, a na miejsce wypadku nadal pielgrzymują tłumy. Drzewo, *signum temporis*, również uschło. Jest za to długa bariera, która chroni przed wypadnięciem w przydrożny zagajnik i mały postument z popiersiem Bolana.

Pozostając przy miejskich legendach. Może kryć się w nich ziarno prawdy, np. śmierć Alberta Camusa. Francuski pisarz i noblista zginął 4 stycznia 1960 roku, gdy wraz z przyjacielem, wydawcą Michelem Gallimardem, jego żoną i 18-letnią córką wracali ze świątecznych wakacji w Prowansji. Do celu pozostało im tylko 100 km, gdy o 13.55 pękła tylna lewa opona! Michel Gallimard stracił panowanie nad kierownicą szybkiego Facela Vegi FV3B. Na prostej drodze Route Nationale 5, tuż za miejscowością Champigny-sur-Yonne wpadli

w przydrożne platany. Camus zginął na miejscu. Gallimard był ciężko ranny (kilka dni później zmarł w szpitalu). Kobietom nic się nie stało, choć Facel Vega został przy pustej drodze dosłownie w dwóch kawałkach. Matka i córka, która dzień wcześniej świętowała 18. urodziny, siedziały z tyłu. Ironia losu? A co powiedzieć na to, że tym razem warunki na drodze były idealne? Nie było na niej żadnego ruchu. Mimo pory roku była świetna przyczepność. Asfalt był suchy, bez grama lodu – jak podaje *Britannica.com*. Dlaczego więc w ogóle doszło do takiej sytuacji? Zawiniły prędkość, brak umiejętności, a może coś całkiem innego? Prędkość wydaje się prawdopodobna – Michel Gallimard lubił szybką jazdę. W dodatku Facel Vega miał pod maską 8 amerykańskich cylindrów od Chryslera i w swoim czasie reklamowano go jako „najszybsze 4-osobowe coupé na świecie”. Był nie tylko wygodny w trasie, ale też dzięki mocy 355 koni pod maską – dynamiczny. Napęd? Cóż, wtedy najpopularniejszy – na tylne koła (napęd na przód był już stosowany, tak były skonstruowane m.in. Citroëny BL i DS). Facel Vega nie miał oczywiście żadnych systemów elektronicznych, które poprawiałyby trakcję. Nie było ESP i ABS, zaś opony... No, właśnie. Jak napisano w raporcie opublikowanym w specjalistycznym magazynie „L’Automobile” z lutego 1960 roku właściciel auta zignorował nie tylko prędkość, ale też stan opon. Michel Gallimard już dawno powinien je wymienić, w dodatku nie sprawdził, czy nie schodzi z nich powietrze. Gdy opona pękła, jechał bardzo szybko. Opanował pierwszy poślizg – Francuz jeździł Facelem od dwóch lat, ale potem, gwałtownie samochód zniosło prosto w drzewa. Odbili się od pierwszego pnia, zrobili gwałtowny obrót dookoła osi, a kawałek dalej, na kolejnym platanie, Facel uległ całkowitemu rozbiciu. Na zdjęciach maszyna, z której wypadli Gallimardowie z psem, jest w dwóch kawałkach. Szczególnie przykre wrażenie sprawia deska rozdzielcza. Wygląda jak oderwana nadludzką siłą i niedbale rzucona prosto w błoto. Nieszczęsny Camus zginął na miejscu. Gallimard, z rozerwaną śledzioną, zmarł sześć dni później – lekarzom nie udało się powstrzymać krwotoku. Psa nigdy nie odnaleziono. Tyle prawdopodobne fakty, które opublikowano we francuskiej prasie. Tymczasem całkiem niedawno na światło dzienne wyciągnięto nowy, sensacyjny wręcz trop. Okazuje się, że śmierć Alberta Camus to podobno... zemsta Sowietów z KGB. ...”

# Wydarzenia i rocznice: marzec 2021

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

---

## Alpejska inspiracja

26 marca 2021 na torze wyścigowym w Bahrajnie zainaugurowany zostanie kolejny sezon Formuły 1. Wśród tradycyjnie dziesięciu zespołów wyścigowych pojawi się nowy/stary team pod nazwą: Alpine F1 Team. To kolejny, istotny krok Renault nawiązujący do legendy tej marki, która powstała kilka dekad temu.

Nazwa Alpine może kojarzyć się z Alpami, i dobrze, nawet bardzo dobrze. Zanim jednak powstała ta marka, trzeba wspomnieć o pewnym młodym Francuzie o nazwisku Jean Rédélé. Urodził się 17 →→



maja 1922 roku i po uzyskaniu dyplomu prestiżowej Międzynarodowej Szkoły Biznesu (HEC) w Paryżu został w latach 50-tych ub. najmłodszym dealerem Renault we Francji z siedzibą w Dieppe. Jednocześnie był utalentowanym mechanikiem, konstruktorem i wielkim pasjonatem sportów samochodowych. Rédélé uznał, że mały, nieco niepozorny Renault 4CV ma spory potencjał w tym zakresie. W 1950 roku po stosownym przygotowaniu samochodu we własnym warsztacie, wziął udział w rajdzie Dieppe – Rouen, wygrywając go w swojej klasie. Po tym sukcesie przyszły następne, m.in. w słynnym Mille Miglia i Coupes des Alpes.

Jednocześnie Rédélé cały czas modyfikował swoje auta, właściwie budując nową serię aut specjalnych (sportowych) na bazie 4CV. Samochody te cieszyły się coraz większą popularnością wśród klientów osiągając w niedługim czasie sprzedaż na poziomie ok. 100 sztuk rocznie. (To niby niewiele, ale mówimy tutaj o autach sportowych, w dodatku o sprzedaży tuż po II wojnie światowej). Naturalnym, kolej-



nym krokiem było oficjalne założenie w 1955 roku własnej firmy, którą nazwał Alpine, nawiązując do swoich sukcesów w alpejskich rajdach samochodowych. Nie miał wówczas świadomości, że brytyjski producent Sunbeam wypuścił praktycznie →→







W 1955 roku, współpracując z braćmi Chappe, zbudował – nadal bazując na podwoziu i mechanice 4CV – coupe Alpine A106 z nowatorskim w tym czasie nadwoziem z użyciem włókna szklanego. Opracowanie nadwozia typu kabriolet zlecono Włochowi Giovanni’emu Michelotti’emu, który w tym czasie należał do czołówki stylistów, projektując w swej karierze m.in. dla Alfey Romeo, Ferrari, Triumphy czy Lancii. Na bazie tego kabrioletu powstał z kolei model A108 wyposażony

w tym samym czasie – zastrzegając nazwę - model Alpine, co po latach stało się przyczyną pewnych prawnych kłopotów.

w silnik Dauphine Gordini o pojemności 845 cm<sup>3</sup>. Trzeba przy tym pamiętać, że - jak u innych, także współczesnych producentów samochodów spor- ➔➔





towych – w Alpine funkcjonowały poniekąd dwie linie produkcyjne – pierwsza wytwarzająca pojazdy sportowe dla „wszystkich” oferowane w salonach

samochodowych, druga budująca na ich bazie pojazdy wyczynowe dedykowane do rajdów i/lub wyścigów. →→







Prawdziwy przełom w historii Alpine nastąpił w latach 60-tych, gdy Renault zaprezentowało model R8. Alpine przystąpiła do gruntownego tuningu tego samochodu w efekcie czego powstał legendarny dzisiaj model A110 noszący pierwotnie dodatkową nazwę Berlinette Tour de France na cześć udanego udziału A108 w tej imprezie w 1962 roku.

Alpine A110 do końca swej produkcji w 1974 roku zewnętrznie nie uległo istotnym zmianom. Samochód miał długość 3850 mm, szerokość 1550 mm, wysokość zaledwie 1120 mm i rozstaw osi 2110 mm. Nadwozie wykonane zostało z włókna szklanego osadzonego na płycie i szkieletie wykonanym ze stalowych rurek. Natomiast intensywnie unowocześniano jego mechanikę wstawiając coraz mocniejsze silniki. Masa pojazdu, niezależnie od jednostki napędowej, wynosiła sporo poniżej tony, niektóre wersje ważyły zaledwie 620 kg, więc zastosowa-

nie np. silnika 1.6 o mocy 138 KM zapewniało A110 w tamtych latach fantastyczne parametry jazdy.

Wraz z upływem lat mocno zacieśniała się współpraca Alpine z Renault. Samochody z wytwórni samochodów sportowych Jeana Rédélé sprzedawane i serwisowane były w sieci dealerskiej Renault. W 1969 roku Alpine wybudowało w Dieppe nową fabrykę, którą opuszczało setki samochodów rocznie. Z czasem Alpine stało się oficjalnym producentem sportowych modeli Renault.

Ściśle związanym z Alpine, chociaż osobnym rozdziałem w historii marki, jest jej udział w rajdach samochodowych. Prawdziwie liczne sukcesy pojawiły się pod koniec lat 60-tych, a eksplozja nastąpiła na początku lat 70-tych. Samochody tej marki dominowały np. podczas Rajdu Monte Carlo w 1971 roku (pierwsze, drugie i czwarte miejsce) oraz 1973

roku (całe podium oraz piąta lokata). W tymże 1973 roku, po raz pierwszy w historii wprowadzono tytuł mistrzowski w kategorii producentów w Rajdowych Mistrzostwach Świata (WRC). Tytuł ten przypadł oczywiście... Alpine, które zgromadziło w sezonie 155 punktów wyprzedzając Fiata (89 pkt) i Forda (86 pkt).

Ale niedługo później firmę dopadły kłopoty finansowe. Międzynarodowy kryzys paliwowy doprowadził do gwałtownego spadku zamówień na A110, poza tym model był już nieco przestarzały i potrzebny był następca. Pomocną dłoń wyciągnęło ponownie Renault wykupując firmę i markę Alpine (a także firmę Gordini), tworząc w strukturach koncernu silny dział Renault Sport. Fabrykę w Dieppe zaczęły opuszczać m.in. Megane Renault Sport czy Clio Renault Sport.

A110 doczekał się następców – modele A310, GTA oraz A610 - ale nie odniosły już takich spektakularnych sukcesów, a samochody tej marki produkowane były w kilku fabrykach na świecie do 1995 roku. Oczywiście, Renault kontynuowało w fabryce Alpine produkcję samochodów sportowych, ale

porzuciło nazwę marki, która – jak wspomniałem wcześniej - niosła pewne komplikacje prawne. Przykładowo, fabryka w Dieppe produkowała sportową wersję Renault 5 znaną na świecie jako R5 Alpine, a w Wlk. Brytanii oferowany był jako R5 Gordini. Ale sportowy dział Renault w postaci Alpine ukierunkował swoją działalność na wyścigi samochodowe, w których przez długie lata osiągał znaczące sukcesy.

W październiku 2007 roku, a więc dwa miesiące po śmierci Jeana Rédélé, ówczesny szef Renault wyznał w jednym z wywiadów, że w planach jest przywrócenie produkcji samochodów z logo Alpine. Kryzys finansowy opóźnił te plany o kilka lat. Oficjalna premiera prototypu miała miejsce w marcu 2016 roku podczas Geneva Motor Show. Został nazwany Alpine Vision i bezpośrednio nawiązywał do swojego legendarnego poprzednika, czyli A110. Prezentacja produkcyjnej wersji Alpine A110 nastąpiła dokładnie rok później w tym samym miejscu. Teraz logo Alpine będą nosili na swych kombinezonach Fernando Alonso i Esteban Ocon w barwach Alpine F1 Team. ■





FABRIQUE  
DE CAMIONS  
**STAR**  
POLOGNE

Jerzy Mazur AR  
Julian Gbrocki A1

Coca-Cola  
AFRICATOUR  
MATCH 5 LA CINQ  
AIR AFRIQUE  
SIDER ALGER

**629**

**WABCO**  
Brake Systems

**Castrol**

**STAR**

PL **DB 26A**

10%  
**PIONEER**  
EQUIPE PIONIER 10%