

iauto *polska*

Numer 63, 15 lutego 2017



Wypadki się zdarzały, zdarzają i zdarzać będą. Do czasu, gdy w prowadzeniu samochodów ludzi zastąpią komputery, a może również i wtedy. O tym, że samochód może stanowić zagrożenie dla ludzi, wiadomo od czasu uruchomienia pierwszego pojazdu samobieżnego. Wtedy postanowiono, aby przed niebezpieczeństwem ostrzegał człowiek z czerwoną chorągiewką. Można by powiedzieć, że był to pierwszy pojazd należycie oznakowany. Nie był uprzywilejowany, bowiem obowiązywało ograniczenie prędkości do 2 mil/h w mieście i 3 mil/h poza nim, i tego ograniczenia należało przestrzegać.



Samochody powszedniały, co rok było ich coraz więcej, rosła też liczba ofiar wypadków drogowych. Minęło półtora wieku, świat jest całkiem inny. Tragiczne i kosztowne skutki drogowych nieszczęść zaczęto minimalizować. Zbudowano miliony kilometrów dróg, skonstruowano przemysłne skrzyżowania, sygnalizacje i oznakowania dróg, w grubych księgach spisano kto, kiedy, jak i dlaczego ma się posługiwać samochodem. Od z górą pół wieku samochody stają się coraz bezpieczniejsze i coraz łatwiejsze w prowadzeniu.

Każdy kierowca musi mieć prawo jazdy. To dokument, który potwierdza, że jego posiadacz zna przepisy i umie prowadzić samochód. A przynajmniej potwierdzać powinien. Tajemnicą poliszynela bowiem jest to, że nie wszyscy posiadacze tego dokumentu znają przepisy prawa o ruchu drogowym, nie wszyscy też potrafią zmusić maszynę do pełnego posłuszeństwa. Powszechnie to właśnie kierowca uważany jest za najbardziej zawodny i niebezpieczny element układu: droga-maszyna-człowiek.

Błędy wpisane są w każdą ludzką działalność, niestety, także i w pracę kierowcy. Szkopuł w tym, że błąd popełniony w ruchu drogowym może skończyć się źle. Dlatego szkolenie, trening, nieustanne doskonalenie umiejętności ma kluczowe znaczenie. I skupienie, koncentracja za kierownicą. Bo przecież nikt nie chce spowodować wypadku, nikt nie chce być uczestnikiem takiego zdarzenia...

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Prezentacje

BMW 7 – str. 4



Technologie

Kontrolowana demolka - str. 10



Wydarzenia

Geneva Motor Show 2017 - str. 14

Dobre, bo polskie - str. 23

Wrócili z tarczą - RMCH - str. 27



Z kraju

Blisko natury - str. 16



Babskie gadanie

Zimno. Brr - str. 26

Felieton

Mały Jasio w Wielkim Świecie - str. 35



Kalendarium

Kalendarium - str. 38



BMW SERIA 7

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: WARSZAWA.PL

Siedem to cyfra szczęśliwa. Za siedmioma górami, za siedmioma lasami... a potem szczęśliwe zakończenie. Siedem razy należało obejść skarabeusza, aby Egipcjanin zapewnił sobie szczęście. Po sześciu dniach tworzenia świata, siódmego dnia Stwórca z satysfakcją przyglądał się swemu dziełu. Tak, siódemka, to cyfra szczęśliwa.

Miło, w słodkim nieróbstwie, albo też oddając się przyjemnościom spędzamy siódmy dzień tygodnia. Z jazdą w BMW serii 7 ma być podobnie. Co prawda już od ładnych kilku lat nieaktualne jest stwierdzenie, że jeśli chcesz być wożony – kupuj Mercedesa, chcesz mieć przyjem-

ność z jazdy – tylko BMW; obaj producenci tak projektują samochody, aby frajdę mieli i kierowcy, i pasażerowie. Również ci na tylnej kanapie, a nawet przede wszystkim oni. Samochód, o którym dziś mowa, pojawił się w 1977 roku jako model E-23. To nie był pierwszy model koncernu zaprojektowany



jako luksusowa limuzyna. Wcześniej było BMW E3, w 1969 roku ocenione w konkursie Car of the Year jako mniej ciekawe od Peugeota 504, ale minimalnie lepsze od Alfego Romeo 1750. Historia lubi się powtarzać i następca, w 1978 roku również zajął drugie miejsce w tym konkursie.

Auto sprzedawało się raz lepiej, raz gorzej, ale stopniowo zdobywało uznanie zasob-

niejszych klientów. Po osiemnastu latach na rynek wyjechała druga, a od 2015 mamy już szóstą generację BMW serii 7 o oznaczeniu G11/G12. Auto jednym tchem jest wymieniane jako konkurent dla Audi A8 i Mercedesa S. Od swego protoplasty najnowsza „siódemka” różni się wszystkim. Czasy, gdy luksusowy samochód powstawał z sedana z mocnym silnikiem, odpowiednio miękkim zawieszeniem

i wykończeniem wnętrza ekskluzywnymi materiałami minęły kilkadziesiąt lat temu. Obecne auta luksusowe powstają z wykorzystaniem wszystkich osiągnięć techniki, technologii, materiałoznawstwa, wyrafinowanych konstrukcji i wszelkiego, co da się włożyć do samochodu.

To nie są samochody dla normalnych ludzi, chyba że milionerów, polityków, prezesów korporacji i innych wielkich tego świata, uznamy za ludzi normalnych. Najtańsze BMW serii 7 kosztuje niewiele ponad 400 →



tysięcy, ale taki zakup jest bez sensu. Największy fun z tego samochodu nabywca ma wtedy, gdy jego wyposażenie jest pełne. Oczywiście, są tacy, którzy uznają, że wystarczy podjechać na spotkanie takim autem i każdy biznes uda się załatwić. Coś w tym jest; prestiż, jaki ten samochód daje właścicielowi wynika z samego faktu posiadania BMW 7. Warto przy tym zauważyć, że limuzyna nie wygląda nadmiernie ostentacyjnie; auto jest potężne, ale jednocześnie emanuje dyskretną elegancją. Najważniejsze jest jednak to, co pod maską i w kabinie. A tam mnóstwo arcyciekawych rozwiązań. Precyzja i jakość wykonania, oczywiście, na najwyższym poziomie. Jakość i styl materiałów wykorzystanych w wystroju wnętrza jest imponująca: chrom, listwy wewnętrzne z drewna szarej topoli, fotele obite skórą Nappa Exclusive. A jeśli to mało, to jest jeszcze opcja kolekcja BMW Individual. Można sobie wybrać tapicerkę ze skóry z merynosów w niespotykanym kolorze śródziemnomorskiego trufia, do tego plecione stebnowanie, szycie kontrastową nicią, oczywiście wszystko wykonane ręcznie. To tylko przykład. Samochód w zasa-



dzie przeznaczony jest do wożenia VIP-ów, zatem na tylnych fotelach pasażerowie mają wszystko, czego tylko mogą chcieć. Studyjne brzmienie gwarantuje system Bowers & Wilkins Diamond Surround Sound. 16 znakomitych, markowych głośników o łącznej mocy 1400 W gwarantuje nienaganne wrażenia słuchowe w każdym miejscu samochodu, do tego głośniki są podświetlone.

VIP może chcieć odpoczywać w czasie podróży, relaksować się przed ważnym spotkaniem, albo po prostu oddać się marzeniom. W aucie z wyposażeniem Executive Lounge VIP siedzący z tyłu po prawej stronie może przyciskiem przesunąć przedni fotel pasażera daleko do przodu oraz przechylić do przodu jego oparcie, aby mieć jeszcze więcej miejsca na nogi. Jest możliwość regulacji foteli z tyłu, jest dostępna funkcja masażu z programami Vitality oraz podnózek, do tego rozkładany stolik oraz system rozrywki Experience. Do jego obsługi służy tablet BMW Touch Command, który obejmuje dwa kolorowe ekrany o przekątnej 10 cali umieszczone na tyłach foteli przednich. Do tego odtwarzacz blu-ray, złącze HDMI do podłączania urządzeń mobilnych oraz różne złącza do odtwarzaczy MP3, konsoli do gier i innych. Możliwe



jest korzystanie z trzech par słuchawek bezprzewodowych. Podróż VIP-owi uprzyjemni oświetlenie, w którym wykorzystano możliwości, jakie dają diody LED. Z kolei pakiet Ambient Air za naciśnięciem przycisku rozłącza dyskretny przyjemny zapach w całym wnętrzu auta. Aktywuje się je albo za pomocą kontrolera iDrive oraz menu iDrive lub bezpośrednio przyciskami na panelu klimatyzacji. Wskazanie wyświetlane jest na monitorze pokładowym. Równoległe z emisją

elektromechaniczna stabilizacja przechyłów bocznych zestrojone są z szeregiem czujników a także danymi z nawigacji, kamer i analizatora stylu jazdy. Rozbudowane systemy bezpieczeństwa ułatwiają unikanie zdarzeń drogowych. Znakomicie jeździ się takimi samochodami w kolumnie. Mądry tempomat utrzymuje zadaną odległość do jadącego przed nami auta, zwalniając lub przyspieszając tak, jak prowadzący. Kiedy jadąc we mgle prawy reflektor zaczyna oświetlać drogę, a na szyb-



aromatu wewnątrz auta powietrze, które trafia z zewnątrz jest filtrowane i ozonowane. Osiem aromatów podzielonych jest na cztery kategorie: „Blue Suite” o świeżych zapachach wodnych, „Green Suite” o świeżych zapachach roślinnych, „Golden Suite” o ciepłych, pełnych zapachach oraz „Authentic Suite” o naturalnych zapachach. Wszystkie aromaty przy średnim zużyciu wystarczają na około pół roku.

Za kierownicą powinien siedzieć kierowca, ale w tym aucie jazda sprawia dużo frajdy, zatem VIP osobiście też pewnie (od czasu, do czasu, bo przecież jego miejsce jest z tyłu) zajmie się prowadzeniem auta. Za pomocą systemu Executive Drive Pro ustawi sobie najbardziej odpowiednią charakterystykę układu jezdowego. Dynamiczna kontrola amortyzatorów,

to kierowca może mieć pewność, że za chwilę tego łosia (czy innego czterokopytnego potwora) zobaczy w realu na poboczu lub na drodze. Jest czas na odpowiednią reakcję i uniknięcie zbyt bliskiego spotkania. A gdy kierowca ustawi sobie sportowy tryb jazdy, to fotel „otula” go ciasno tak, aby na dynamicznie pokonywanych zakrętach nie musiał trzymać się kierownicy. Bo zakręty można pokonywać naprawdę bardzo szybko, czemu dziwić się nie należy, przecież jest to BMW. Umiejętne wykorzystanie wszystkich możliwości, jakie



stwarzają systemy wspomagające kierowcę wymaga pewnego czasu na ich poznanie. Jeśli tego czasu nie ma, samochód będzie poszczególne układy ustawiał w pozycji „domyślnie”.

Kupując to auto należy jednocześnie zatrudnić kierowcę. Nie tylko dlatego, że właścicielowi nie bardzo wypada jeździć samodzielnie, ale dlatego, że w dowolnej wersji silnikowej prawo jazdy można stracić w kilka sekund. To tyle, ile trzeba na rozpędzenie auta do prędkości znacznie powyżej dozwolonej. Kierowca musi być świetnie wyszkolony, także i dlatego, że auto jest bardzo wymagające.

Nadzwyczajny komfort i doskonałość układów jezdnych powodują, że w samochodzie nie odczuwa się prędkości. Czy jest to 50, 100 czy 200 km/h, samochód jest stabilny, cichy i posłuszny kierowcy. Jako że z fizyką nie ma żartów (jest to nauka ścisła, której nie zmienia żadne wyrafinowane elektroniczne czy konstrukcyjne rozwiązania), to wyszkolony i stale trenujący kierowca musi mieć dokładną wiedzę co do granic, których przekroczenie może doprowadzić do nieszczęścia. Co, oczywiście, zdarzyć się nie powinno, nie tylko dlatego, że siedem jest liczbą szczęśliwą. ■



Jak zwykle co roku, od 20 grudnia w Empikach lub redakcja@autorok.pl

REALNIAĆ PRZYSZŁOŚĆ

2016/2017 Opel GT

Lynk&Co Z wizytą u Zagato Swincar Spider

ZAMKŃĆ PRZESZŁOŚĆ

1900-2000

Ford Model T

CAR OF THE CENTURY

Bliskie spotkania - rok po roku

Jeżdżące legendy
Twórcy motoryzacji
Flash: 15 lat XXI wieku

Unikatowe wydanie limitowane dostępne na www.autorok.pl

Kontrolowana demolka



TEKST: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: EURONCAP

Pierwsze samochody zostały rozbite 4 lutego 1997 roku. Najlepsze wyniki - 3 gwiazdki na cztery możliwe, czyli 75 proc ideału - uzyskały (ówczesne) Ford Fiesta oraz VW Polo. Nieco gorzej (2 gwiazdki) wypadły Fiat Punto, Nissan Micra, Opel Corsa oraz Renault Clio. Najgorzej (1 gwiazdka) w crash-teście wypadł Rover 100. Takie były początki kontrolowanej demolki samochodów, które przeprowadzane są do dzisiaj, a z ich wynikami liczą się nawet największe (a może „te” przede wszystkim) koncerny samochodowe na świecie.

Testy zderzeniowe, o których mowa od 20 lat przeprowadza niezależna, niedochodowa organizacja Euro NCAP (European New Car Assessment Programme), która środki na swoją działalność pozyskuje od innych niezależnych organizacji (np. FIA) oraz rządów kilku europejskich państw (m. in. Szwecji i Wlk. Brytanii). Jej celem jest - poprzez przeprowadzanie w ściśle określonych i powtarzalnych warunkach testów zderzeniowych - określenie stopnia bezpieczeństwa, które nowe samochody zapewniają swoim pasażerom oraz, od kilku lat, także pieszym. Od początku działalności,

jednym z podstawowych założeń Euro NCAP była dbałość, by testy te były jak najbardziej wiarygodne i niezależne od jakichkolwiek wpływów (czytaj: nacisków czy sugestii) ze strony producentów pojazdów. Organizacja więc, po pierwsze, samochody do testów kupuje z własnych środków. Ponadto są one w standardowej wersji wyposażenia. Po drugie deklaruje, że robi to w taki sposób, który uniemożliwia podstawienie specjalnie wzmocnionego do testów pojazdu(ów).

Standardy rzetelności przez minionych 20 lat zostały zachowane, a wyniki testów Euro



Copyright © 2016 Euro NCAP



NCAP stały się bardzo ważnym czynnikiem, który w sposób zdecydowany wpłynęły na poprawę bezpieczeństwa pasażerów i pieszych. Obecnie maksymalną oceną w teście jest pięć gwiazdek. Gdy samochód otrzyma taką ocenę, jego producent chwali się tym faktem - i słusznie - na wszelkie możliwe sposoby. Gdy gwiazdek jest mniej... cóż, zapada dyplomatyczne milczenie. Liczba gwiazdek staje się też jednym z argumentów, który biorą pod uwagę klienci przy wyborze nowego auta.

Od 1997 roku Euro NCAP przetestował 630 modeli samochodów, rozbijając łącznie 1800 ich egzemplarzy i wydając na ten cel ponad 160 milionów Euro. Do badań organizacja kwalifikuje przede wszystkim masowo produkowane modele. Trudno tam, chociażby ze względu na jednostkowe koszty pojazdów, jak też stosunkowo niewielką sprzedaż, znaleźć crash-test Ferrari czy Bentley'a. Nie taki był zamysł. Chodziło o to (i tak jest do dzisiaj), by zobaczyć (i pokazać producentom i ich klientom) jak duży poziom bezpieczeństwa biernego oferują przeciętne samochody, z potencjalnymi dziesiątkami i setkami tysięcy klientów. Pewną ciekawostką jest fakt, że po rozpoczęciu testów Euro NCAP wielu producentów samochodów uznało, że uzyskanie czterech gwiazdek jest po prostu niemożliwe. Pół roku później Volvo swoim modelem S40 udowodniło, że niemożliwe jest jak najbardziej możliwe.

Już od 20 lat działamy jako jedna z czołowych organizacji ds. oceny bezpieczeństwa i jesteśmy niezwykle dumni, że program testów bezpieczeństwa Euro NCAP →



przyczynił się do wprowadzenia kluczowych i ratujących życie udoskonaleń do pojazdów, a także pomógł Europie uzyskać status regionu świata o najniższej liczbie ofiar śmiertelnych wypadków drogowych – powiedział sekretarz generalny Euro NCAP Michiel van Ratingen.

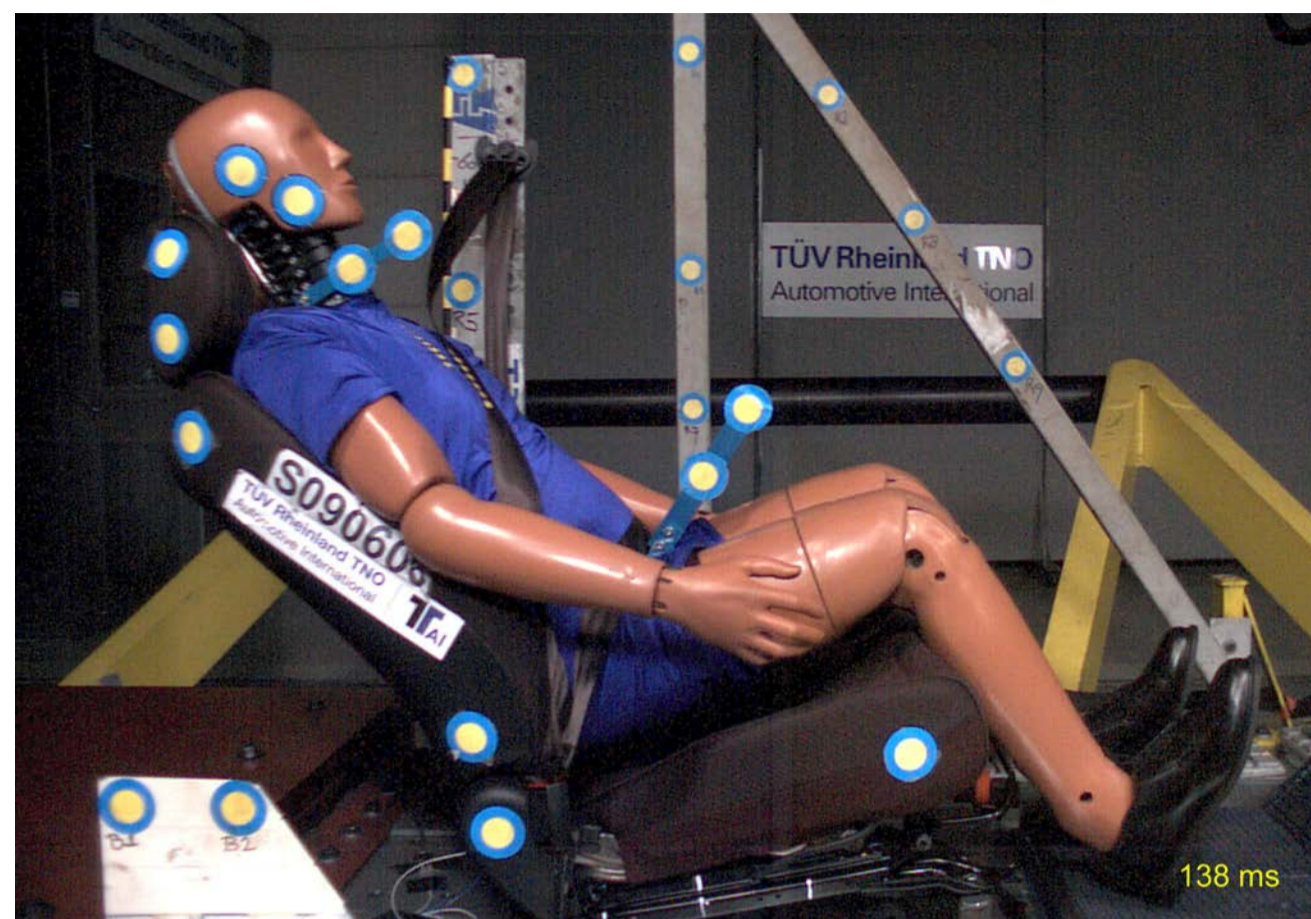
Organizacja Euro NCAP wyposażyła miliony konsumentów w odpowiednią wiedzę, dzięki której mogą z całkowitym przekonaniem wybrać najbezpieczniejszy samochód – dodał van Ratingen. Niestety, w ostatnich latach tempo czynionych postępów zmniejszyło się, nie możemy więc „zdejmować nogi z gazu”. Chcemy zagwarantować, że w ciągu kolejnych 20 lat europejskie drogi staną się jeszcze bezpieczniejsze, nie tylko dla osób poruszających się samochodami, ale również innych uczestników ruchu. Już teraz sprawdzamy znacznie więcej aspektów bezpieczeństwa samochodów niż kiedy zaczynaliśmy w 1997 r. i chcemy nadal rozwijać się w tym zakresie.

silną pozycję w głównym nurcie przemysłu motoryzacyjnego. Udało się zapobiec tysiącom ofiar śmiertelnych, oczekiwania konsumentów w zakresie bezpieczeństwa są wysokie, producenci rywalizują o jak najlepsze wyniki testów, a standardy bezpieczeństwa pojazdów są coraz wyższe.

Współczesne testy Euro NCAP składają się z czterech części (czyli co najmniej cztery samochody na końcowy wynik). Zderzenie czołowe (front impact), jest chyba najbardziej istotne. Test polega na uderzeniu 40% przedniej części samochodu w nieruchomą, deformowalną przeszkodę przy prędkości 64 km/godz. Kolejny – zderzenie boczne (side impact) – jest uderzeniem w bok nieruchomego pojazdu na wysokości słupka „A” od strony kierowcy przeszkody o szerokości 150 cm przy prędkości 50 km/godz. Następny test (pedestrian impact) polega na improwi-

W przyszłym roku poddamy testom systemy rozpoznające rowerzystów i zapobiegające zderzeniom z nimi. Poza tym przygotowujemy bardzo ambitny plan działań na lata 2020–2025.

Dwadzieścia lat temu nasz program był uważany za kontrowersyjny, spotkał się z odrzuceniem ze strony producentów, a nam zarzucano przyjęcie rzekomo nierealnych norm bezpieczeństwa – dodał Max Mosley, pierwszy przewodniczący Euro NCAP i przewodniczący organizacji Global NCAP. Teraz Euro NCAP zajmuje



zowanym zderzeniem z pieszym. Obrażenia manekina są rozpatrywane generalnie pod kątem uderzenia czołowego. Ostatnim stosowanym przez Euro NCAP jest „pole test”, czyli zderzenie ze słupem. Polega on na zderzeniu boku samochodu – na wysokości słupka „B” w słup o szerokości 254 mm z prędkością 29 km/godz.

Dzięki crash-testom przeprowadzonym przez Euro NCAP standardem – praktycznie we wszystkich sprzedawanych w Europie pojazdach – stały się m.in. strefy kontrolowanego zgniotu, czołowe, boczne i kurtynowe poduszki czy sygnalizacja niezapiętych pasów. Zmienia się także kształt maski, by potencjalnie jak najmniejsze obrażenia odniósł wpadający pod auto pieszy. Organizacja Euro NCAP oszacowała, że dzięki zmianom w konstrukcji pojazdów „wymuszonych” na producentach poprzez publikację wyników testów zderzeniowych, swoje życie uratowało ponad 78 tysięcy ludzi!



Znakomitym postscriptum do powyższego tekstu mogą być „przygody” kilku chińskich producentów samochodów sprzed około 7-10 lat. Pamiętam, jak na jednych z dużych targów motoryzacyjnych (Genewa lub Frankfurt) swoje pojazdy wystawiły firmy Geely, Landwind czy Brilliance. Miał to być początek ekspansji chińskich aut na światowych rynkach. Na nasze szczęście kilka organizacji, jak niemiecki ADAC, Euro NCAP, Latin NCAP (południowo-amerykański odpowiednik Euro NCAP) oraz ANCAP (odpowiednik australijski) przeprowadziły testy zderzeniowe tych pojazdów. Wyniki okazały się wstrząsające. Samochody z trudem osiągały dwie gwiazdki, a zdarzały się także „bezugwiazdkowe”. W rezultacie, światowe koncerny chętnie otwierają swe fabryki w Chinach ze względu na potencjalny rynek zbytu, ale na szczęście – póki co – Chińczycy zrezygnowali z motoryzacyjnego podboju Europy czy USA. ■

Geneva Motor Show 2017



TEKST: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Niecały miesiąc pozostał do rozpoczęcia 87. edycji Geneva International Motor Show (9-19 marca), jednym z dwóch największych i najważniejszych salonów samochodowych w Europie.

Organizatorzy potwierdzili już udział ponad 180 wystawców z całego świata, którzy swoje ekspozycje zaprezentują w sześciu halach kompleksu Palexpo na łącznej powierzchni 106 tysięcy metrów kwadratowych. Goście GIMS będą mogli obejrzeć około 900 pojazdów – od 1000-konnych supersamochodów do coraz liczniej reprezentowanej klasy samochodów zeroemisyjnych. Wśród

prezentowanych samochodów będzie około stu premier – światowych i/lub europejskich – z których wiele trzymanych jest w tajemnicy niemal do samego końca (zwłaszcza wygląd zewnętrzny i parametry techniczne).

Podczas tegorocznych targów kilku wystawców będzie świętowało różnego rodzaju jubileusze. Zenvo, duński producent supersamochodów, będzie celebrował 10-lecie swego



istnienia. 30-lecie obecności na GIMS odchodzić będzie słynna firma designerska założona przez Giorgetto Giugiaro. Podobną okazją świętowała będzie szwajcarska Sbarro (45-lecie) oraz Honda i Toyota (50-lecie). Natomiast po raz pierwszy w Genewie zaprezentuje się francuski oddział Alpine oraz firmy David Brown i Eadon Green z Wlk. Brytanii oraz Dendrobium z Kanady. Z kolei po raz trzeci producent zegarków TAG Heuer zorganizuje specjalną wystawę dotyczącą związków tej firmy ze sportami samochodowymi.

Ważnym punktem genewskiego salonu stało się ogłaszanie na nim wyników prestiżowego konkursu Car Of The Year. Przypomnijmy, że ten tytuł za rok 2017 otrzyma jeden z siódemki samochodów, które znalazły się w ścisłym finale. A są to (w kolejności alfabetycznej) – Alfa Romeo Giulia, Citroen C3, Mercedes E-Class, Nissan Micra, Peugeot 3008,



Toyota C-HR oraz Volvo S90/V90.

Salon Samochodowy w Genewie cieszy się ogromną popularnością liczoną w setkach tysięcy odwiedzających. Niewątpliwą zaletą jest jego „kompaktowość”, czyli szansa pobieżnego obejrzenia całej wystawy w ciągu jednego dnia, w dodatku bez opuszczania (gigantycznego) budynku. Natomiast jeśli ktoś zechciałby spokojnie obejrzeć ekspozycje wszystkich firm oraz wystawy specjalne, to powinien zaplanować na to minimum dwa dni. Wszelkie niezbędne informacje dotyczące tej imprezy znaleźć można na

internetowej stronie tego wydarzenia: www.gims.swiss. Pewną ciekawostką może być fakt, że już siódmy rok z rzędu cena biletów wstępu utrzymana jest na tym samym poziomie, czyli 16 franków osoba dorosła, 9 dzieci w wieku 6-16 lat (młodsze bezpłatnie) oraz 11 dla zorganizowanych grup liczących powyżej 20 osób.

Blisko ludzi i natury

Rozmowa z Janem Wołeszo prezesem firmy TROTON z Ząbrowa.

TEKST: IWONA KALINOWSKA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY



Kiedy mowa o współczesnej Polsce, oczywiście, Solidarność, porozumienie przy Okrągłym Stole, ustąpienie ówczesnej władzy, wielkie osiągnięcie działaczy, polityków, ale przede wszystkim miliony rodaków. Nową rzeczywi-

ściwie, Solidarność, porozumienie przy Okrągłym Stole, ustąpienie ówczesnej władzy, wielkie osiągnięcie działaczy, polityków, ale przede wszystkim miliony rodaków. Nową rzeczywi-

stość gospodarczą tworzyliśmy pracą, talentem, pomysłowością. Ci, którym nie zabrakło szczęścia osiągnęli sukces, zdobyli uznanie, satysfakcję i majątek. Ważniejsze jednak jest to, że stworzyli firmy, z których wszyscy możemy być dumni. Jedną z takich firm jest Troton z Ząbrowa pod Kołobrzegiem. Przeczytajcie rozmowę z twórcą tej firmy, Janem Wołeszo. Zaczynał blisko 40 lat temu, mieszając składniki w wiadrze, w budynku starej remizy strażackiej. Dziś jego firma zatrudnia ponad 160 osób, a produkty zyskały uznanie klientów z kilkudziesięciu krajów świata. Troton zdobywa uznanie i laury jako podmiot prowadzący tzw. odpowiedzialny biz-

nes, z dbałością otoczenie w którym działa (z naciskiem na ochronę środowiska), z szacunkiem i wsparciem dla społeczności lokalnej. Jana Wołeszo od lat wyróżniano m.in. prestiżowymi dla przedsiębiorców nagrodami Fair Play, imiennym tytułem Ambasadora Fair Play. Wśród wielu nagród znajdziemy także statuetkę Wykrzyknik Newsweeka, przyznawaną przez tygodnik Newsweek i Fundację Kronenberga. To Nagroda Dobrego Biznesu, przyznawana za wieloletnie zaangażowanie firmy w rozwiązywanie problemów społeczności lokalnej i ochronę środowiska naturalnego. Nie bez powodu w logo firmy jest sylwetka wilka...



Myśli Pan czasem o początkach firmy? O tych pierwszych, pionierskich latach?

- Niedawno znalazłem nakładkę na wiertarkę. Sam ją zaprojektowałem. W tych pierwszych latach mieszałem nią szpachlówkę. Pamiętam jak starałem się opracować najwłaściwsze ułożenie śmigiełek... (uśmiech). To i tak nie było moje pierwsze narzędzie, bo o ile pamiętam do pierwszych prób uży-

skania szpachlówki, naprawdę używaliśmy z żoną wiadra i zwykłego kijka.

A skąd pomysł na taki biznes? Ma Pan chemiczne wykształcenie?

- Nie. Przeszedłem od szkoły zawodowej przez technikum przemysłowo-pedagogiczne, co mogło się dla mnie skończyć tym, że zostałem nauczycielem technik obróbki skra- →

waniem. Ale jakoś odkąd pamiętam, zawsze myślałem, że zostanę artystą. Interesowało mnie malarstwo. Sam malowałem. Miałem nawet parę wystaw w Kołobrzegu. Byłem dobrym rysownikiem. Co dziwne, do dziś mózg pamięta jak mógłbym poprowadzić kreskę, ale gorzej z ręką. Za to do dziś przydaje mi się wyobraźnia przestrzenna. To techniczne wykształcenie wykorzystałem z kolei m.in. przy tworzeniu pierwszych maszyn. Żałuję, że przed laty sprzedałem swoją trójwalcarkę. Z moimi patentami była lepsza niż wszystkie oryginalne, które dotąd widziałem. Powstała z poniemieckich walców do mielenia nie pamiętam już dokładnie czego. To były walce Kruppa z białego, modyfikowanego żeliwa. Jeździłem do szlifierza i mówiłem jak ma szlifować. On się bronił, że: „tak nie można!”, a ja swoje: „właśnie, że można!”. Była niezwykle precyzyjna, majstersztyk.

Jak wpadł Pan na pomysł żeby produkować szpachlówkę?

- Przede wszystkim chciałem pracować „na swoim”. Przez ok. trzech lat byłem kierownikiem czegoś w rodzaju bazy powiatowego zarządu drogowego. Dokładnej nazwy nie pamiętam, bo też w tym czasie gdy tam pracowałem, jej nazwa zmieniała się chyba siedem razy. Siedziałem za tym samym biurkiem zmieniając tylko pieczątki. Jak ja wtedy tęskniłem za wolnością, za robieniem czegoś co ma sens, co mnie rozwinie... Tę potrzebę wolności wyniosłem z domu, bo ojciec miał kuter, hodowlę nerek, sam był sobie szefem. Moja artystyczna dusza dała o sobie znać i zacząłem produkcję do sklepów pamiątkarskich. Z Bożeną, moją żoną, mającą już za sobą pracę plastyka, robiliśmy takie kasetony ze znakami zodiaku. Były ładne, całkiem nieźle się sprzedawały. Żeby je odlewać z gipsu, potem malować i zdobić, potrzebne były formy. A do form żywica poliestrowa. Firmę zarejestrowaliśmy w Charzynie, też pod Kołobrzegiem i tam tworzyliśmy te nasze pamiątki. Zamówienia na żywicę trzeba było składać w jakiejś centrali zaopatrzenia przez cech rzemiosł. Nasłuchałem się: „chłopie, zamówisz tonę, dostaniesz 50 kg, zamawiaj od razu więcej”. No to zamówiłem z dużą „górką” i ku mojemu przerażeniu



stałem się posiadaczem 10 sztuk 50 – kilogramowych hoboków żywicy. „Co ja z tym zrobić?” myślałem. Ktoś z Koszalina podrzucił pomysł: dosyp talku, zrobisz szpachlówkę, warsztaty ci to kupią. Mniej więcej wtedy dołączył do nas przyjaciel Wiktor Szostało, dziś polsko – amerykański rzeźbiarz. Wiktor chciał robić jakieś płaskorzeźby. Zabraliśmy się do szpachlówki, ukreśliśmy w wiadrze. Wydawało się, że jest nieźle. Utwardzała się. Potrzebne były puszki, no to jeździłem po warsztatach, zbierałem stare, a żona je myła. Kreśliśmy tę szpachlówkę metodą prób i błędów. Któregoś razu dodaliśmy aluminiowego proszku kupowanego w sklepach z artykułami dekoracyjnymi. Ależ pięknie się nam ta szpachlówka prezentowała z metalicznym

połyskiem! Zaglądamy do niej po ok. 3 dniach, a tam – beton! Aluminium zadziało jak katalizator. Wtedy firma się rozpadła, Wiktor zajął się swoimi pracami. Z czasem połączyła nas jeszcze produkcja poliestrowych kiosków, ale to był dość krótkotrwały biznes. Bo ja się uparłem na tę szpachlówkę. Nie wiem skąd wziął się ten mój upór. Metodą prób i błędów, kombinowałem jak tu wydłużyć czas, w którym mój produkt nadawał się do użycia.

Pamięta Pan pierwszy warsztat, który kupił od Pana szpachlówkę?

Tak (śmiech). To była jesień 1978 roku. Dalej robiliśmy te znaki zodiaku, a ja równolegle walczyłem ze szpachlówką. Literatury nie było, więc słuchałem każdej podpowiedzi. Zarabialiśmy marne pieniądze. Gdyby je przeliczyć na współczesne, uzbierałoby się może tysiąc złotych. Rodzina się z nas podśmiewała, a ja do późna siedziałem w tym naszym „laboratorium”. Rok później produkowałem już ok. 200 kg miesięcznie. Nadal bez jednego pracownika. Produkcja, walka z puszkami z odzysku, docieranie do warsztatów, zbieranie pieniędzy. Ta szpachlówka szybko się psuła, utwardzała w puszcze, ale lakiernicy bali się o tym powiedzieć, żebym się nie obraził i nie przestał produkować (śmiech). No bo produkty zachodnie były ponad 10 razy droższe. Na początku lat 80-tych, termin przydatności szpachlówki miał już 1-1,5 miesiąca. Biznes się rozkręcał. Swoim „garbusikiem” jeździłem przez Koszalin do Słupska. Wszędzie już na mnie czekano. Koszmarny był brak opakowań. Utwardzacz sprzedawaliśmy w tubkach po paście do zębów. Była najtańsza. Pastę wypychaliśmy z tubek kijem, myliśmy i napełnialiśmy utwardzaczem.

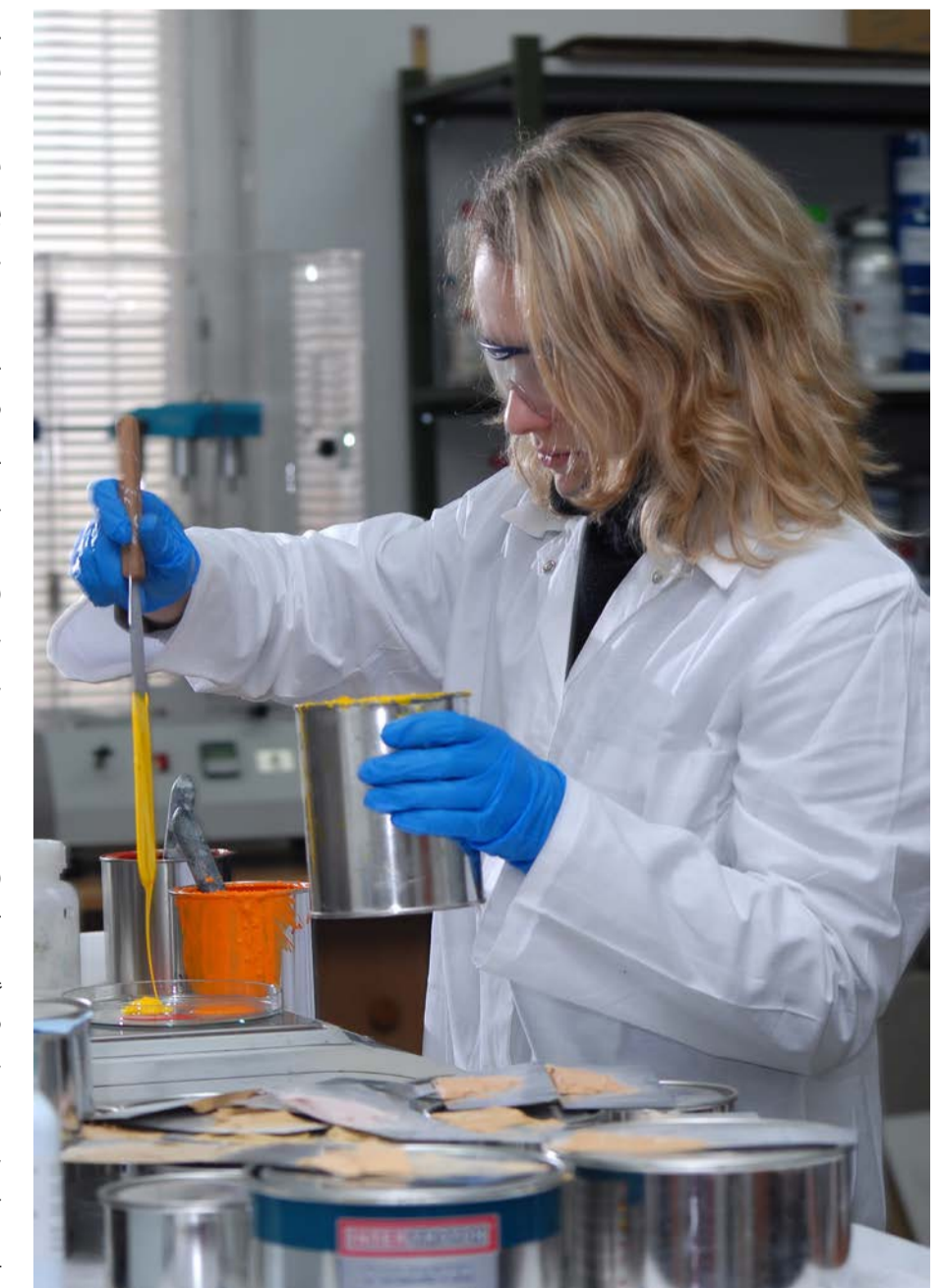
To faktycznie pionierskie początki...

- Ale miałem już satysfakcję, że krok po kroku idę dalej. Te pozytywne uczucia brały w łeb, gdy przychodziło się mierzyć z pogardą z jaką wtedy traktowano prywatny biznes w państwowych przedsiębiorstwach. Tragedią były wyprawy po żywicę do producenta. Jechałem 900 km w jedną stronę, z pełną reklamówką jakichś ryb, przetworów, rolmopsów itp. Gdy wreszcie stawałem przed biurkiem

pewnej okropnej kobiety z działu zaopatrzenia, ta bez słowa wyciągała rękę po tę reklamówkę z łapówką, jakby oczywiste było, że to wszystko jej się należy i łaskawie wypisywała kwit na 100 kg żywicy. Do dziś pamiętam jej nazwisko i upokorzenia, na które byliśmy skazani. Z talkiem też były problemy. Ten dobrej jakości był dostępny tylko w aptekach, więc kupowało się go tyle ile się dało jeżdżąc od apteki do apteki.

Kiedy zatrudnił Pan pierwszego pracownika?

- Na początku lat 90-tych. Rozlewał szpachlówkę do puszek. Wreszcie nowych, kupowanych u krakowskiego producenta. Potwornie brzydkich, ciekących, ale już nie z odzysku. Biznes się rozkręcał. Produkcja sięgnęła 500-600 kg w miesiącu. Na rynku pojawiła się żywica NRD-owska, droższa, ale po dodaniu do tej polskiej, wydłużająca czas przydatności szpachlówki do pół roku. Dystrybucje zaczęły





przejmować sklepy, a pod naszym zakładem zaczęły się ustawiać kolejki.

A przenosiny do Ząbrowa?

- To koniec lat 80-tych. Z remizy trafiliśmy do obory. Za to 20 m kw. zamieniliśmy na ok. 100 m! Ależ to się wydawała wielka przestrzeń! Do tego strych, który służył nam za magazyn. Poczułem, że mam wielką firmę (śmiech). Ileż ja wtedy miałem zacięcia, zapału, siły. Pamiętam jak strasznie przeszkadzały mi niedziele bo mnie mogłem pracować. Nie uchodziło, a traciłem dzień. Pracowałem od świtu do późnego wieczora, ale byłem dumny, że to wszystko coraz lepiej wychodzi, szpachlówka jest coraz lepsza. Wzorcem była ta zachodnia. W 1990 r. zobaczyłem puszkę szpachlówki poznańskiego Novolu. Ależ ona była piękna! Zrozumiałem, że powstała w Polsce. Wreszcie! Pojechałem do producenta. Podpisałem umowę. Wreszcie bez zabiegania o względy, upokorzeń.

A potem przyszła końcówka lat 80-tych...

- ...i reforma Balcerowicza. Żywica podróżowała, cena skoczyła do tej zachodniej. W Kołobrzegu powstała hurtownia ze szpachlówką niemieckiej firmy Akemi. Pięknie opakowana, tańsza od mojej o 5-10 procent. Pomyślałem, że to koniec. Nie ma już sensu. Wtedy zająłem się tą produkcją kiosków. Dziwne, że zostali przy nas najwierniejsi klienci. Dziś myślę o nich raczej „nasi fani”, bo trudno mi racjonalnie wytłumaczyć to ich przywiązanie. Wtedy nie miałem pojęcia o cenach dumpingowych, a to właśnie dumping zastosowały zachodnie firmy chcąc zawojować polski rynek. Sprze-

dawali poniżej kosztów i faktycznie wiele firm podobnych do mojej popadało. Po roku czy dwóch ceny zachodnich marek skoczyły w górę. Były o 50 – 60 procent droższe od moich. Nabraliśmy wiatru w żagle. Otworzyliśmy produkcję na Litwie, szło świetnie. Ruszyliśmy z eksportem. Pojawiły się szkolenia w zachodnich firmach, skwapliwie z nich korzystałem. W połowie lat 90-tych zatrudniłem pierwszą laborantkę, dziewczynę po studiach chemicznych. Ja ją uczyłem praktyki, ona uzupełniała moją wiedzę teoretyczną.

Kiedy zdecydował Pan o budowie nowego zakładu w Ząbrowie?

- Właśnie wtedy. Żeby móc kupić ziemię i gospodarstwo, na miejscu którego powstała firma, musiałem sobie wyrobić papiery rolne. Zbudowaliśmy zakład – 800 m kwadratowych. Znowu byłem przerażony: „jak ja to wykorzystam? co tu będę robić?”

Bał się Pan? Zdarzały się nieprzespane noce?

- Miałem taką zasadę, że nie pożyczalem pieniędzy. Nie byłem zadłużony w bankach. Ryzykowałem sam. Ale potem, przed 2000 r. postanowiłem jeszcze bardziej powiększyć zakład, zbudować system zbiorników zewnętrznych itd. Wtedy banki były krwiożercze. Musiałem zastawić nie tylko źle wyceniony zakład, własny dom, ale i dom ojca. Wtedy faktycznie nie sypiałem dobrze. No bo wiedziałem, że gdyby cokolwiek się zdarzyło, my z żoną sobie poradzimy. Ale co miałbym powiedzieć ojcu? „Tato, wynieś się z domu bo w biznesie nie poszło”?

Ale nic się nie wydarzyło, firma pięła się w górę eksportując na wschód, zachód, południe...

- Ale też nie było bajkowo. Zaliczyliśmy pierwszą wpadkę w Rosji – klient nie zapłacił 50 tys. dolarów. Ktoś w Polsce też. Z końcem lat 90-tych wycofaliśmy się z produkcji na Litwie, bo pokonała nas tamtejsza korupcja. Ale faktycznie firma rozwijała się świetnie. W latach 1999-2001 mieliśmy 50 – procentowy przyrost produkcji. Lata 2004-2005, to spokojniejszy czas, porządkowanie rynku polskiego i walka o eksport, duże kontrakty.

Potem bardzo lokalny problem, oskarżenie przez naszą sąsiadkę o to, że firma zanieczyszcza środowisko. Seria chyba 20 agresywnych kontroli, atak lokalnej gazety. Dużo mnie to kosztowało, bardzo bolało, bo zaatakowano mnie od strony dla mnie świętej – przyrody. A dbanie o środowisko, o nasze otoczenie, o Parsętę, to było i jest moje hobby, moja misja. Byliśmy już mocno zaangażowani w ekologię. Sadziliśmy drzewa w okolicy, dbaliśmy o Parsętę nad którą znajduje się zakład. W naszym logo mamy wilka. Współpracowaliśmy już z ośrodkiem reintrodukcji wilka w Stobnicy, prowadzonym przez Akademię Rolniczą, współpracowaliśmy z Klubem Gaja, dokonując symbolicznej adopcji Parsęty przez specjalnie powołane Porozumienie dla Parsęty, jednoczące samorządy, ludzi biznesu, szkoły, organizacje społeczne, w dbałości o naszą piękną rzekę. Sprawę z sąsiadką oddaliśmy do sądu. Skończyła się naszą wygraną. A ja z satysfakcją przypominam sobie reakcję dendrologa z Poznania, który na naszą prośbę oceniał kondycję drzew w okolicy. Był zachwycony.

Dziś Pana firma zatrudnia blisko 170 osób i jest znana w wielu krajach świata

- To prawda. Nawet gdy kontaktujemy się z egzotycznymi rynkami typu Chiny, Emiraty



Arabskie, okazuje wielkie korporacje już nas znają. Mam satysfakcję gdy widzę, że czasem nawet nas naśladowują. Jesteśmy docenianymi partnerami.

Czy nadal Pana firma produkuje głównie szpachlówkę?

- Szpachlówka, podkłady i lakiery to nasza oś. Ale już parę lat temu zaczęliśmy myśleć o dywersyfikacji produkcji. Ok. 8 lat temu zainteresowaliśmy się rynkiem żeglarskim. Przemysł jachtowy mocno się rozwija. Także w Polsce. Przybywa łódek, więc jakoś trzeba będzie je naprawiać. Zdecydowaliśmy się wejść w tę branżę. Zajął się tym nasza pracownica, bardzo ambitna kobieta, dzięki której zwiększamy naszą obecność na tym rynku. Jesteśmy otwarci, umiemy słuchać. Na życzenie naszych klientów produkujemy też więc np. pasty polerskie i kosmetyki samochodowe.

Jak duża jest teraz Państwa produkcja?

- Łatwiej będzie mi podać wynik finansowy. Rocznie mamy ok. 75 mln zł obrotu.

Czy Pana firma nadal odczuwa kryzys związany z wojną zamknięciem rynków rosyjskich?

- Zdecydowanie tak. Na konflikcie rosyjsko-europejskim straciła nie tylko Rosja. Traci cała Europa.

Jaka przyszłość rysuje się więc przed Trotonem?

- Patrząc w przyszłość jestem wielkim optymistą. Patrę na swoją załogę i widzę ludzi, którzy mają mnóstwo energii, wielki potencjał, są twórczy, chce się im podejmować nowe wyzwania, zdobywać nowe rynki. Mamy w Trotonie specyficzny sposób zarządzania, kierowania ludźmi. Sam nie wiem, czy dobrze zrobiłem, ale wprowadziłem demokratyczne zasady. Nowe pomysły dyskutujemy w większym gronie. Wygrywają najmocniejsze argumenty. Bywa, że sam daję się przekonać, odstępuję od pewnych planów, bo przekonuje mnie opinia zespołu, że może to nienajlepszy czas, że inne rozwiązanie może być korzystniejsze dla firmy. Moi pracownicy wiedzą, że nie muszą się mnie bać. Przychodzą ze swoimi →



pomysłami. Bywają świetne, innym razem kompletnie nietrafione, ale nie szkodzi. Ważne, że ludzie myślą o przyszłości firmy, którą traktują jak swoją własną. Mam szczęście do ludzi i najfajniejszy zespół pod słońcem. Ci ludzie



mnie inspirują, dodają energii. Gdyby nie oni, kto wie czy nie zrezygnowałbym już z prowadzenia firmy. Pewnie, że bywają zawirowania. Mieliliśmy poważny kryzys gdy odszedł od nas dyrektor marketingu i kilka osób z nim



związanych. Obawiałem się konsekwencji tej nagłej luki, ale załoga zmobilizowała się fantastycznie i odnotowaliśmy potężny wzrost sprzedaży. Lubię tych ludzi. Utożsamiam się z tym miejscem. To zdecydowanie nie tylko zakład produkcyjny. Co ciekawe, do naszego zespołu dołączają obcokrajowcy. Mamy nawet dziewczynę z Brazylii, była Hinduska, Czech, jest Kirgiz, dziewczyna z Kazachstanu. Zrobiło się u nas międzynarodowo.

Mówi się, że nieźle się też w Trotonie zarabia. Ile dostaje ktoś, kto rozpoczyna pracę?

- Każdy ma szansę zajść wyżej, rozwijać się. Zawsze wychodziłem z założenia, że lepiej mieć mniejszy zespół dobrze wynagradzany, niż cały tłum źle opłacanych, który czeka na godz. 15 żeby stąd pomknąć gdzieś dorabiać.

Rozpamiętuje Pan niepowodzenia?

- Nie ma co ronić łez nad błędami, które się kiedyś popełniło. Każdy ma jakieś na koncie. Ja też. Ważne, żeby się na nich uczyć i unikać w przyszłości. Gdybym kiedyś miał taką wiedzę jak dziś, zapewne inaczej pokierowałbym firmą, pewnie Troton byłby już w innym miejscu, ale nie ma co rozwodzić się nam tym, czego już nie cofniemy.

Jaką powierzchnie zajmuje dziś firma?

- To ponad 10000 tys. metrów kwadratowych pod dachem na obszarze blisko 50000 metrów kwadratowych. Część produkcji, akryle, przenieśliśmy do naszego nowoczesnego zakładu w Gościnie. Przed nami budowa centrum szkoleniowego, które powstanie tu, w Ząbrowie. Zajmie ok. 700 m kw., będzie supernowoczesne, z częścią do nauki teoretycznej i praktycznej, z kabiną do pracy itd.

Proszę powiedzieć na koniec, kto wymyślił nazwę Troton?

- Ja (uśmiech). Wymyśliłem ją kiedyś siedząc z kolegą przy piwie. Szukałem krótkiej, wpadającej w ucho nazwy, która nie byłaby dotąd wykorzystywana. Wydawało mi się, że Troton to nazwa jakiejś gwiazdy. Podobała mi się. I tak zostało.

Dziękuję bardzo za rozmowę

Dobre, bo polskie...

TEKST: KLAUDIUSZ MADEJA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Solaris pozostaje liderem w Polsce, zdobywa tytuł „Autobus Roku 2017” i dalej podbija świat.

Polski producent w 2016 r. obchodził swoje 20-lecie, o czym pisaliśmy z dumą. I dumni pozostajemy, ponieważ jest to obecnie jedna z najbardziej rozpoznawalnych i rozpowszechnionych na świecie polskich

marek. Nie ma w tym przesady, ponieważ w autobusach jest kilku potentatów, mających o wiele dłuższą historię. Co ważne, Solaris rozszerza swoją ofertę o tramwaje. Wykorzystuje tym samym pewne podobieństwa



w budowie obu typów pojazdów i zdobyte już doświadczenie. Na przełomie roku zawiano spółkę joint venture ze szwajcarskim Stadlerem, aby wspólnie budować i sprzedawać tramwaje. Widać dużą aktywność naszego producenta.

Jednocześnie pod egidą Solarisa powstał klaster „Polski Autobus Elektryczny - łańcuch dostaw dla elektromobilności”. Zrzesza kilka polskich przedsiębiorstw i uczelni, a cel jest określony w nazwie. Klaster jest nam potrzebny po to, aby mieć przegląd, jakie są kierunki rozwoju elektromobilności. To nie jest jedynie grupa, która ma dla nas pracować. Być może w przyszłości polskie podzespoły będą trafiały do wielu producentów na świecie – mówi Solange Olszewska, która od grudnia 2016 r. znów jest prezesem firmy. Obecnie, w zależności od modelu i specyfikacji, około połowa podzespołów w każdym pojeździe elektrycznym (autobusie, trolejbusie lub tramwaju) pochodzi z importu, a połowa jest produkowana w Polsce. Na taki pojazd składa się około 1 700 części i podzespołów. Chcemy, aby jak najwięcej było robionych w kraju. To właśnie jest cel tego klastra i nie tylko – uzupełnia członek Zarządu Solarisa Zbigniew Palenica.

Wracając jeszcze do powrotu Pani Solange Olszewskiej na stanowiska Prezesa Zarządu Solarisa, na którym zastąpiła Dr. Andreasa Streckera, sama zainteresowana tak tłumaczy tę zmianę: Nadal pozostajemy polskim, rodzinnym przedsiębiorstwem. Nasze wizje przyszłości firmy były różne. Stąd ta zmiana, i muszę powiedzieć, że jest mi z tym bardzo dobrze. Nieoficjalnie mówi się, że niemiecki prezes dążył do „pełnej komercjalizacji” firmy, upodobnienia jej do typowej, kapitalistycznej korporacji, nastawionej na maksymalizację zysku. A przypomnijmy, że Solaris to m.in. przyzakładowy żłobek, wspieranie szkolnictwa zawodowego i akademickiego, szkolenia „Bezpieczny Kierowca” czy „Fundacja Zielony Jamnik - na ratunek bezbronny”. Działalność prospołeczna zawsze była ważnym elementem w historii Solarisa. Stąd te zapewnienia Prezes Olszewskiej, że firma pozostaje „rodzinna” – dosłownie i w przenośni.

Zatrudnienie waha się w przedziale 2,3 – 2,5 tys. osób. W 2016 r. zakład opuściło 1 300 pojazdów. To podobny wynik do tych z poprzednich lat. 471 znalazło nabywców w kraju. Z przychodami 1,7 mld zł i 66-procentowym udziałem w sprzedaży autobusów niskopodłogowych, bolechowski producent pozostaje zdecydowanym liderem na polskim rynku. I tak jest od 14 lat. Drugi Mercedes ma 18 procent, a pozostali nie więcej niż 4 procent udziału w rynku. To pokazuje przewagę.

Z 829 wyeksportowanych pojazdów, najwięcej trafiło do Niemiec (276), dalej są: Izrael (170), Włochy (90), Austria (75), Hiszpania (55), Czechy (43) i Szwajcaria (30). Z nowych kontraktów na dostawy warto wymienić Belgię, gdzie w pokonanym polu Solaris zostawił m.in. marki VDL i Van Hool. Nadal „niezdobyta” pozostaje Holandia. Firma nie ma póki co aspiracji startowania w przetargach w Wielkiej Brytanii. Co prawda Solarisy z prawostronną kierownicą jeżdżą na Malcie, ale obecnie zmiana konstrukcji nie jest niezbędna, producent ma co robić. Inna sprawa, to Brexit, którego szczegółów wciąż nie znamy i pewno jeszcze trochę potrwa, zanim poznamy. Ale liczymy chociażby na Bałkany, to bardzo przyszłościowy rynek – mówi Zbigniew Palenica.

A jest z czym startować na już „zdobytych” i nowych rynkach. Nowy Solaris Urbino 12 electric zdobył tytuł „Bus of The Year 2017”. Pierwszy raz tę prestiżową nagrodę zdobyła polska firma i po raz pierwszy została ona przyznana autobusowi elektrycznemu. Dobrze przyjęte zostały przez rynek także pozostałe debiuty: Nowy Solaris Urbino 12 Hybrid i Nowy Solaris Urbino 12 CNG i mniejszy Solaris Urbino 10,5. Te liczby oznaczają długość pojazdu w metrach. Oczywiście znane już modele, z wysokoprężnymi silnikami dominują w sprzedaży.

Jednak elektromobilność powoli zdobywa rynki, także polski. W sumie sprzedaliśmy już około 1 500 takich pojazdów, czyli autobusów elektrycznych, hybrydowych, trolejbusów i tramwajów. To jest przyszłość, dlatego tyle uwagi temu poświęcamy, stąd ten klaster – wylicza Zbigniew Palenica. Solaris



ris nie rozwija samemu tej technologii, ale korzysta ze światowych rozwiązań. Stąd m.in. napędy firmy BAE, największego światowego dostawcy dla autobusów elektrycznych, który teraz będzie także jednym z partnerów Solarisa. Nowością w napędach hybrydowych jest całkowite wyłączenie silnika wysokoprężnego na przystankach i ruszanie jedynie przy użyciu silnika elektrycznego, diesel włącza się później. Następnym krokiem będzie wyłączenie silnika spalinowego także przy dojeździe do przystanku. W tym przypadku potrzebna będzie dokładna nawigacja satelitarna.

Z polskich zamówień warto wymienić chociażby 22 autobusy elektryczne dla Jaworzna i 20 do Krakowa. Tak, to już się dzieje, tu i teraz. Zakup takich pojazdów jest oczywiście droższy, jednak koszty eksploatacji autobusu elektrycznego są na poziomie 1/4 do 1/3 kosztów eksploatacji analogicznego diesla. Zyski dla środowiska są niemierzalne, ale znaczące. – W planach na 2017 rok jest premiera przegubowego, nowego Solarisa Urbino 18 w wersji elek-

trycznej oraz nowego Solarisa Trollino. Oprócz tego gama produktów firmy zostanie poszerzona o trolejbus z baterią oraz wodorowym ogniwem paliwowym. 10 tego typu pojazdów zamówił przewoźnik w Rydze (Łotwa). Trwa realizacja dostawy tramwajów do Lipska. Zakończyliśmy rozbudowę naszej infrastruktury. Na ten rok nie przewidujemy kolejnych inwestycji w tym obszarze. Mamy kilkadziesiąt milionów złotych środków własnych, które w razie potrzeby można zwiększyć o ewentualne granty i zainwestować. Ale czekamy, co przyniosą kolejne miesiące – mówi nam Zbigniew Palenica. A Prezes Zarządu i Właścicielka firmy Solaris Bus & Coach S.A. Solange Olszewska dodaje: – Mamy za sobą kolejny dobry rok, co zawdzięczamy naszej załodze. Wyplaciliśmy w 2016 roku w sumie 400 milionów złotych pensji, utrzymaliśmy nasze wszystkie działania socjalne. Oczywiście nie spoczywamy na laurach. Jesteśmy świadomi, jak duża jest obecnie konkurencja w naszej branży. Ale przecież tak jest od 20 lat, a rywalizować muszą dziś praktycznie wszyscy przedsiębiorcy. Dlatego z optymizmem patrzymy w przyszłość...

ZIMNO. Brrr...

TEKST: MARZENA PIÓRO
ILUSTRACJA: WIKTORIA PISARSKA

Jak jest zima, to powinno być zimno.
I właśnie jest: mróz, i śnieg, i lód.

Do życia potrzebuję kilku rzeczy: pracy, spokoju, elementarnego komfortu i możliwości swobodnego poruszania się. I skoro już muszę odnaleźć się w tej scenerii, to jestem zmotoryzowana kobieta. I wcale nie jestem niezdecydowana, wiecznie roztrzępana, parkuję w miarę OK., odróżniam stronę lewą od prawej, tylko ta zimowa aura kompletnie nie współgra. Problem zaczyna się już po zamknięciu drzwi domu. No bo jak na szpilkach idąc po lodzie, wsiąść z gracją do auta, które wcześniej trzeba jeszcze otworzyć! Zamrożony zamek, to wcale nie jest żart. Pokonując pierwszy etap, cała szczęśliwa, zasiadam za kierownicą mojej czterośladowej miłości. Tak tak, to nie tylko pojazd, to moja miłość; mobilna szafa, miejsce porannego makijażu, a także kawiarenka. Tu z rana mam czas pogadać z koleżanką, zrobić „oko”, a nawet malować paznokcie. Biorąc pod uwagę powyżej zaplanowane działania, nie bardzo mam czas i ochotę na przyziemne problemy, z którymi trzeba się borykać. Szczególnie zimą.

Po pierwsze zamrożone szyby. Nienawidzę skrobać szyb. Nie dość, że zimno, to jeszcze trzeba użyć sporo siły i sprytu, bo zazwyczaj to zamrożone cholerstwo nie chce szybko i sprawnie schodzić. A ile czasu to zajmuje! Pół zimy się tak męczyłam, aż tu nagle olśnienie: Kobieto, kup w końcu odmrażacz! Następnego ranka uzbrojona w coś, co nazywa się odmrażaczem do szyb, udało się szybko pożegnać



się z białym szronem, który osiadł na wszystkich szklanych powierzchniach mojego ukochanego autka. Cudowny wynalazek! Towarzyszy mi teraz każdego dnia i nie zamierzam się z nim rozstawać, bo dzięki niemu czuję się uzbrojona, jak Clint Eastwood w „Bрудnym Harrym”.

Po drugie wycieraczki. Wbrew pozorom to bardzo ważny element. Odezwą się z głośnym skrobaniem w najmniej spodziewanym momencie, wtedy jesteśmy w długiej trasie, pada deszcz lub mój ulubiony biały, oblepiający wszystko puch śnieżny. Wtedy, gdy potrzebujemy ciszy i skupienia one wówczas z przeraźliwym skrzypieniem przypominają o sobie. jako zaangażowana fanka mojego ukochanego autka, będę już zawsze o nich pamiętać, inaczej one przypomną o sobie z wielkim hukiem! Dlaczego tak jest, że nikt mi nie powiedział o tym, że wycieraczki też trzeba zmienić? Kolejny krok zatem: zakup nowiutkich i cichutkich wycieraczek.

PS.

Zalecenia od Marzeny: Dziewczyny w tych szpilkach, to raczej nie prowadzimy, bo szpilki znacznie lepiej sprawdzają się na balu, niż w aucie. W tym przypadku obuwiu musi być wygodne. Pamiętajcie też, że w trakcie jazdy nie malujemy oka ani paznokci, bo będą po pierwsze słabe efekty, po drugie jest to niebezpieczne. Rozmowa z koleżanką, wiadomo, tylko przez zestaw głośnomówiący, chyba że za kierownicą siedzi Twój osobisty kierowca J

Wrócili z tarczą



Tydzień temu Tomasz Ciecierzyński opowiedział o swoim starcie w 20. Rajdzie Monte Carlo Historique. Autor poprosił innych uczestników z Polski o ich impresje na temat udziału w tej legendarnej imprezie.

Przypadkowe Monte

MACIEJ ORZECZOWSKI

Każdy fan motoryzacji słyszał o Monte Carlo, najstarszym rajdzie samochodowym na świecie. Natomiast niewielu słyszało, że w Monte Carlo odbywa się co roku, od dwudziestu lat, rajd samochodów historycznych. I to nie byle jakich, bo wyłącznie rajdówek, które brały udział w Rajdzie Monte Carlo w jego najlepszych latach.

Z naszej załogi wiedział o tym Jacek, który wcześniej pięciokrotnie startował w Monte, a ja jeszcze pół roku temu nie miałem bladego pojęcia o tej imprezie. Ale magia słów „Rajd Monte Carlo” spowodowała, że gdy zadzwonił Jacek i zapytał „Chcesz jechać ze mną na

Monte Carlo?” – myślałem tylko o tym, w jaki sposób rzucić wszystko i pojechać na Rajd.

Celowo piszę Rajd z dużej litery, bo to jest właśnie ten Rajd. Gdy koledzy mówili mi, że nie da się opisać atmosfery Monte, trzeba ją poczuć, nie rozumiałem. Jednak gdy sam dołączyłem do tego „cyрку”, zrozumiałem.

Wyjeżdżamy z Wrocławia, rajdówka zapakowana na lawetę. Wystartujemy samochodem Jacka, zielonym FIAT-em X1/9, którego moja córka nazywa żabotem, bo jest zielony, płaski i szybki. Mamy piękny numer startowy 95, niczym Zygzak McQueen.

Pędzimy do Bad Homburg, gdzie znajduje się nasz punkt startowy. Planujemy być tam o takiej porze, żeby bez zwłoki zaliczyć BT i trochę wypocząć przed startem zaplanowanym na kolejny dzień. W tym czasie zawod-

nicy z najbardziej oddalonych miast startowych (jest ich kilka w każdej edycji Rajdu) są już na trasie w swoich rajdówkach.

Podczas jazdy rozmawiamy wyłącznie o odcinkach testowych (Rajd Monte Carlo Historyczny jest rajdem na regularność), prognozach pogody, rozplanowaniu serwisów i innych elementach strategii. Dom, praca, znajomi – wszystko to zostało daleko za nami.

Docieramy na miejsce wczesnym popołudniem. Widzimy inne rajdówki, w tym nasze Polskie Fiaty – znak firmowy Polaków! Jest też piękne Volvo 122 s - rok produkcji 1962 robi wrażenie. Szybko rozpakowujemy lawetę i pierwszy problem – na lawecie kałuża płynu z chłodnicy. Szukamy winowajcy, ale nic nie widać, pod spodem wszystko mokre. Szybka decyzja – robimy BT i szukamy miejsca na serwis.

Łatwiej powiedzieć, niż zrobić. Rajdówka brudna, jak święta ziemia, trzeba ją umyć. Szukamy myjni, ale nigdzie nie chcą myć samochodu z tyloma wystającymi elementami (nasza elektrownia na masce jest zaiste imponująca). Znajdujemy automat na drobniaki, ale nikt nie ma drobniaków... Jakoś rozmieniamy, myjemy, suszymy szmatami, kleimy naklejki rajdu i sponsorów, bierzemy się za mocowanie tablic rajdowych. Okazuje się, że nie wzięliśmy nitownicy. Jacek potrząsa chłopakami z serwisu (Kuba i Paweł, nasi aniołowie stróżowie), i biorą się w garść. BT przechodzimy bez problemu, sędziowie widząc wyciek nie trzymają nas w kolejce, tylko szybko robią swoje i pozwalają odjechać.

Udaje się nam namówić pracowników pobliskiego salonu Ford-a, żeby użyczyli nam swojej pięknej i ogrzewanej hali napraw. Auto leci w górę, płyn do wiadra i szukamy. Nadal nic. Chłopaki wyrywają chłodnicę, specjalnie robioną, powiększoną i wzmocnioną. Gdzieś pękła. Na szczęście mamy starą, kilkudziesięcioletnią chłodnicę ze sobą. Podmieniamy, wymieniamy węże, i samochód jest gotowy do drogi.

Zrobiło się późno i reszta ekip już dawno bankietuje u burmistrza. Jedynie nasi przyjaciele z Zastawy muszą poprawić oświetlenie, bo ich oblali na BT. Będą nad tym pracować jeszcze długo. Jedziemy więc do kasyna i dołączamy do pozostałych załóg, żeby zdążyć

wrzucić coś na ruszt po całym dniu o jogurtach i kabanosach (to menu będzie nam towarzyszyć, podobnie jak na treningu, do samego końca). Nie bankietujemy długo, nikt nie ma siły ani ochoty.

Rano powoli zbieramy się, ja jeszcze pracuję nad kwitami, w końcu nadchodzi czas jechać na parking, gdzie zbierają się wszystkie samochody.

To jest mój pierwszy prawdziwy kontakt z Rajdem. Co chwila dojeżdżają kolejne wozy, w podziemnym parkingu dźwięk silników grzmi, aż ściany wibrują. Nie kryje podniecenia, robię zdjęcia tu i ówdzie. Fiaty już są, Polonez także. Idziemy rozejrzeć się i za chwilę czas ruszać.

Powoli jedziemy deptakiem na rampę startową. Emocje, tysiące myśli, a wśród nich jedna, główna - „naprawdę jestem tu, biorę w tym udział! Wjazd na rampę, machnięcie flagą i ruszamy! Rajd się rozpoczął.

Pierwsze setki kilometrów to dojazdówka do Monte Carlo. Z pozoru nudne, ale w rzeczywistości już one pozostawiają niezapomniane wspomnienia. Wszędzie, przed nami, za nami, obok nas – rajdówki. Jedziemy, pilnujemy PKP-ów, prędkości, czasu – głupio by było złapać karne punkty poza odcinkami.

Co kawałek widzimy ludzi – pozdrawiają nas, palą ogniska. Nawet w środku nocy, gdy ruszyliśmy dalej około godziny trzeciej, kibice stali i wiwatowali. Jeszcze tego nie wiem, ale za chwilę zobaczę coś, czego nie zapomnę do końca życia.

Droga w górach, noc. Przed nami czerwone światelka. Pojawiają się i znikają. Wiem, że to rajdówka, bo nikogo oprócz nas nie ma o tej porze na drogach. Pojawiają się pierwsze promienie słońca, które wstaje nad górami. I nagle widzę jedną, dwie, trzy, pięć, tuzin rajdówek, jedna za drugą, mkną krętą górską drogą. I to nie byle jakie rajdówki – prawdziwe auta marzeń, które podziwiałem jako dziecko, które są w albumach rajdowych, które tworzyły historię w złotym okresie rajdów samochodowych. A w nich prawdziwi rajdowcy. I ja jestem jednym z nich. Dla takich chwil warto żyć!

Czas biegnie szybko, kolejne PKC-e i PKP-y, montaż Tripiego, od tej chwili organizator śledzi każdy nasz ruch, i w końcu motyle w brzu-

chu, gdy wjeżdżamy na odcinek kalibracyjny organizatora, bo to już teraz, to zaraz, zaraz wjedziemy na ZR1 Entrevaux-Entrevaux.

Byliśmy tu na treningu, znam ten odcinek. Nie jest zbyt długi, ale widowiskowy. Podczas treningu był na nim lód, mimo sporej mocy i dobrych hamulców w treningówce, na mecie i tak mieliśmy spóźnienie. Jak będzie tym razem?

Lodu nie ma. Jest sucho i przyczepnie. To źle, mocne wozy mają przewagę. Śnieg i lód wyrównuje szanse. Mimo to wynik nie jest zły, choć widzimy od razu, co zrobiliśmy źle. W rajdzie na regularność nie liczy się tylko jazda, ale też precyzja startu i obsługi przyrządów – i tu daliśmy trochę ciała. Później na ZR2 poprawiliśmy błędy i efekt był widoczny od razu. Zajęliśmy pierwsze miejsce, które niestety później straciliśmy na skutek anulowania fragmentu odcinka przez sędziów. To jest rajd, nic nie jest pewne, dopóki nie jesteś na mecie, o czym boleśnie przekonamy się nieco później.

Kolejne kilometry i docieramy do Monte Carlo. Wspaniałe uczucie, po raz pierwszy w Parc Ferme na nabrzeżu, a tam ponad 300 samochodów. Oczy wychodzą z orbit. Wjeżdżasz na rampę i już, jesteś tu z nimi.

Zabieramy z auta nasze podręczne pinkle i idziemy na przystanek busików. Uprzejmi panowie wskazują nam drogę, idziemy przez bramkę, którą wolno przechodzić tylko zawodnikom. Czyli nam! Czeka już elegancki minibus, który wiezie nas do hotelu. A tam prysznic i kolacja. Ale najpierw jeszcze rejestracja w biurze rajdu. Obsypują nas drobiazgami, które zajmują dziś honorowe miejsca w moim domu. Koledzy powoli się gromadzą w sali jadalnej, siedzimy przy jednym stole, rozmawiamy. Humory dopisują. Później nie będzie już okazji wspólnie biesiadować, ale nie siedzimy zbyt długo. Jutro przecież ruszamy dalej.

Wstaje kolejny dzień, a my ruszamy. Przed nami ZR2. Wiemy o nim więcej, niż inni. Spędziliśmy wiele dni na tych trasach przed rajdem. Znamy każdy zakręt i każdą skałę. Wiemy, gdzie jest zacienione i leży lód. Nic nas nie zaskoczy.

Zaskakuje nas brak lodu. Nie ma go nawet w miejscu, w którym na treningu utknęliśmy

i pchaliśmy auto mimo kolców i łańcuchów na kołach. Mimo to wynik jest świetny. Nie wierzymy własnym oczom. Późniejsze decyzje sędziów popsęły nam humor, ale od tej chwili wiedzieliśmy, że możemy, że nie przyjechaliśmy tutaj jak tło, ale, że będziemy walczyć o czołówkę.

Lecimy ZR3, potem ciężką dojazdówką na ZR4 i ZR5. Podczas ZR5, tuż przed podjazdem na Col de l'Echarasson, w momencie gdy Jacek nabiera prędkości i składa się do prawy 90, żeby zaraz polecieć na widłach w lewo do góry, nagle drogę zastawiają nam młodzieńcy w Subaru. Jeden, drugi, ale nadal jest miejsce, gdy niespodziewanie jeszcze trzeci nawraca, i staje w poprzek przejazdu. Sędzia, który był w tym miejscu, krzyczy i obficie gestykuje, a my celujemy w przerwę między drugim i trzecim Subaru. Nagle samochód rusza i zamyka nam przejazd. Metry dzielą nas od katastrofy, Jacek rzuca samochód w lewo, potem nawrót za młodzieńcami i pełen ogień. Niestety, jesteśmy ponad 40 metrów w plecy i straciliśmy impet, który był nam tak potrzebny na stromym i zaśnieżonym podejździe...

Rzucamy się w pogoń, Jacek jedzie jak natchniony. Staram się dyktować trasę, ale nie nadażam. Jedziemy na to, co Jacek widzi. Ja staram się pilnować czasu, z lepszym lub gorszym skutkiem. Śnieg, nawroty, ogień! Białe szaleństwo! Doganiamy swój czas, wpadamy na metę. Jesteśmy wściekli i pewni, że bezmyślni młodzieńcy z Subaru załatwili nas na cacy. Co robił tam sędzia, skoro nie potrafił zapanować nad „cywilami” i zapewnić bezpiecznego przejazdu zawodnikom? Rozważamy złożenie protestu, ale głowy nam stygną i odpuszczamy – w końcu Rajd odbywa się na drogach otwartych i każdego mogło to spotkać. Nie było najgorzej. Samochód cały, my na mecie odcinka. Potem okazało się, że pomimo takich „niespodzianek” nasz wynik i tak był niezły. No cóż – Jacek lubi śnieg, i po śniegu jeździ skuteczniej, niż po asfalcie. Jesteśmy zadowoleni.

Największa niespodzianka, i to prawdziwa, czeka na nas w Valence. Na końcowym PKC-u podchodzi do nas sędzia i nakleja naklejkę H7. H oznacza wysoką prędkość, ale co to za siódemka? Jacek mnie oświeca – startujemy

jako siódmy samochód rajdu, bo nasz wynik z pierwszych ZR-ów umieścił nas na siódmej pozycji w grupie. A więc jutro wstajemy o barbarzyńskiej porze i jedziemy z najlepszymi. Koniec żartów.

Hotel, kwity, sen. Rano meldujemy się na PKC startowy i widzimy przed nami ludzie mają zimowe kolce. Podchodzi gość w odble-skowej kamizelce i ostrzega przed lodem na odcinku. Gorączkowo myślimy, w końcu decyzja – zmieniamy koła. Telefon do serwisu, Kuba i Paweł pędzą nam na spotkanie i tuż przed startem do ZR6 zmieniamy koła na duży kolec. Ta decyzja kosztowała nas, bo lodu ani śniegu nie było... Zniszczyliśmy dwie opony do tego stopnia, że się rozleciały. Na szczęście pomiędzy ZR-ami, a nie na odcinku. Mieliliśmy jechać swoje, a tu zasugerowaliśmy się tym, co robią inni. Potem okazało się, że samochód przed nami po prostu miał tylko takie opony i jechał na nich cały Rajd...

I znów, kolejne dojazdówki, kolejne ZR, nic nas nie zaskakuje (poza brakiem lodu i śniegu, którego na treningu nam nie brakowało). Jest dobrze. Więcej błędów w doborze opon nie popełniamy, i widać to w wynikach popołudniowych ZR-ów. Docieramy na noc do Valence, na pusty Parc Ferme. Wszyscy jeszcze walczą albo są w drodze. Udajemy się na wyżerkę, a potem do hotelu. Nasi przyjaciele nadal walczą. Bycie w czołówce jest bardzo przyjemne i ma swoje zalety!

Kolejny dzień wstaje, a my meldujemy się w śpiącym jeszcze parku maszyn. Ostatni zawodnicy ruszą pięć godzin po nas, więc mogą jeszcze spać. Zaspani sędziowie wypuszczają nas na trasę, a my ruszamy przed siebie przez powoli budzące się do życia miasto.

Wracamy w kierunku Monte Carlo, a po drodze ZR9, 10, 11 i 12. No są. Nie pamiętam ich. Jakies miasteczka, jakies PKC, jacyś ludzie, coś mówią, coś chcą, ktoś szarpie za klamkę i chce z nami gadać. Przyciągam drzwi, uchylam szybę, łapię dwie butelki wody i krzyczę do Jacka – „Omijaj ich! Szkoda czasu!” Obecny tam kolega po Rajdzie powiedział mi, że wyglądałem jak wariat – obłąd w oczach i kompletna blokada na wszystko, co dzieje się dookoła nas. Podczas objazdu byliśmy w La Remise – najsłynniejszej chyba knajpie na trasie Rajdu. Obiecałem sobie wypić tam

szybką kawę. Nie zdążyłem. Nie pamiętam nawet, kiedy tam byliśmy. Odfajkowałem Point-Stop (odczyt GPS-a przez organizatora) pod La Remise i ogień dalej. Myślam, jestem już na nocnych ZR13 i ZR14, tam wszystko się rozstrzygnie. Wiemy o tym obaj, Jacek już zna te odcinki z poprzednich startów. Ja znam je tylko z treningu. Specjalnie czekaliśmy tam do nocy, żeby trenować w takich samych warunkach, w jakich później wystartujemy. Opisaliśmy każdy zakręt i każdy kamień. Nic nas nie zaskoczy, nie tam.

Jesteśmy znowu w Monte Carlo. Wjazd na rampę, wręczają nam kolejne upominki, a wśród nich szampan, który wypijemy za kilka godzin na mecie, oraz plakietki Rajdu. Jeżeli dojechałeś tutaj, jesteś gościem, należy Ci się. Tylko pamiętaj, że plakietkę możesz dostać tylko raz w życiu. Zgubisz – przepadło. Podczas kolejnych startów dostajesz tylko kolejne belki, które co roku dopinasz do plakietki. Na balu widziałem zawodników, którzy mieli długie sznur belek, dokładnie dwadzieścia.

Odpuść, jakieś żarełko, sprawdzenie kwitów, opisów, mamy wszystko? Ruszamy. Tym razem zawodnicy startują co 30 sekund. Odcinek ZR14 skrócony o 20 km z powodu robót drogowych. Wszystko rozegra się bardzo szybko. Za chwilę będziemy już po i pozostanie nam tylko czekać, aż reszta skończy. Pędzimy na start. Wszystko dzieje się bardzo szybko, start co 30 sekund zmienia obraz sytuacji. 3, 2, 1 start! Pędzimy do góry. Na ZR13 jest sekcja 20(!) nawrotów jeden po drugim. Jacek jedzie jakby mu ktoś skrzydła przypiął. Mgła. Nie nadażam z opisem, za dużo zakrętów, gubię się. Jacek jedzie na to, co widzi. Udaje mi się odnaleźć, ale nie możemy jakoś złapać rytmu, który mieliśmy na wcześniejszych odcinkach. Nagle na kolejnym nawrocie tracimy przyczepność i ze 180 stopni robi się 250 stopni. Silnik gaśnie. Próbuje odpalić, światła przygasają, rozrusznik leniwie rzezi. Co jest u diabła?! Sekundy uciekają, metry straty rosną. Obawiam się, żeby nikt na nas nie wpadł, stoimy w poprzek drogi zaraz za nawrotem. Pod 20 sekundach w końcu odpalamy i ruszamy dalej. Zaczyna się pogoń. Jacek pędzi. I mam na myśli, że faktycznie pędzi. Na wskaźnikach wyskakuje 800 metrów straty. Widząc to, Jacek jeszcze dociska. Gorączkowo

staram się odnaleźć kolejne punkty orientacyjne. Pomijam, nie mam pojęcia, gdzie jesteśmy. Opis kompletnie nieprzydatny. Panuje chaos. Nagle widzimy światła. Przed nami startował Decremer, późniejszy zwycięzca Rajdu. Co jest!? On też wywinał orła? Coś nie tak. Na przyrządach nadal jeszcze 400 metrów do tyłu. Niemożliwe. Zrzucamy to na karb problemów z prądem podczas rozruchu, coś musiało zafałszować wynik. Zwalniamy, odnajduję kolejny punkt i nagle wszystko wraca do normy. 100 metrów za bardzo do przodu! Musieliśmy źle oznaczyć któryś punkt wcześniej... W samą porę, bo gasną nam światła. Na woltomierzu 7 volt! Gasimy wszystko, co jeszcze świeciło, i liczymy na to, że pozostałe w akumulatorze parę voltów pozwoli nam dojechać do końca odcinka. Alternator ewidentnie postanowił zastrajkować. Tylko czemu tu, w nocy, na ostatnich kilometrach Rajdu? Nie dajemy się, zdejmuję czołówkę z głowy, podaję Jackowi drugą, i przyświecając latareczkami jedziemy do mety. Jak się okazało, wcale nie kończymy w ogonie, co, zważywszy na okoliczności, jest olbrzymim sukcesem. 20 sekund w plecy, za chwilę 20 do przodu, jazda o latarce, jesteśmy obaj nabuzowani adrenaliną po czubki głów.

Między odcinkami atakujemy wszystkie serwisy w poszukiwaniu akumulatora. Nasz serwis jest daleko, nie kazaliśmy chłopakom być między odcinkami, robi się nerwowo – w zapasie był przecież drugi alternator! Błąd, który za chwilę zemści się na nas perfidnie.

Znajdujemy serwis załogi, która oddaje nam swój zapasowy akumulator – ekipa 169, jadąca na BMW. Wrzucamy go, Jacek jeszcze coś poprawia przy alternatorze, licząc, że prąd wróci. Nie wraca. Odcina wszystkie lampy poza jedną i zamiast wziąć głęboki oddech, od razu jedziemy na start. Kolejny błąd... Ktoś marudzi przed nami, patrzę na woltomierz i rzucam do mikrofonu „Jacek, omijaj, nie mamy czasu!” – podkreślam go jeszcze bardziej! Stajemy na starcie, ładowania nie ma, 30 sekund, jedziemy! Czytam opis, ale za bardzo wybiegam do przodu. Popełniam kolejny błąd i gubię się na lewy łuk zacieśnienia. Krzyczę „Jedziesz sam, nie wiem, gdzie jestem!” – łatwo powiedzieć, jedziesz sam na to co widzisz, w nocy, w Alpach, z jedną lampą.

Powodzenia. Jacek nie dowierza przyrządom po wpadce na poprzednim odcinku i kątem oka widzę, że coś sprawdza, a ja tylko oko w zeszyt - oko na drogę, oko w zeszyt - oko na drogę. Lewy łuk, nagle łapię orientację i drę się „Uważaj - zacieśnia”!!! Jak w zwolnionym filmie rośnie przed nami szara bariera, kątem oka widzę ruch głowy Jacka z przyrządów na drogę, i w myślach mówię do siebie „Niech tylko wyprowadzi i każe mu zwolnić, ale teraz cicho, nie przeszkadzać...” Lewa ręka Jacka zacina samochód mocniej, prawa wraca z przyrządów na swoje miejsce. Lecimy bokiem w kierunku bariery – nie pierwszy raz, mam pełne zaufanie do Jacka. Słyszę lekkie puknięcie tyłem o barierkę, ale auto już wyszło z poślizgu i wyrzywa do przodu równoległe do bariery. Myślę sobie, że udało się i już po wszystkim, gdy nagle słyszę huk, czuje szarpnięcie i auto leci w poprzek drogi. Wiem, że jest pozamiatane, przez myśl przechodzi mi tylko „Całe szczęście, że mamy klatkę, jakoś to będzie...” – i ładujemy po drugiej stronie drogi dziwnie podskakując... Wsiadamy, sprawdzamy, jeszcze tli się nadzieja, że to tylko koło, że dojedziemy, musimy dojechać. Nie dojedziemy. Jedno koło rozwalone, wepchnięte pod nadwozie, z drugiego spadła opona. Jacek milczy, ja też, nie trzeba nic mówić. Wystawiamy trójkąt, na szczęście uderzenie odrzuciło nas poza profil zakrętu. Rozmawiamy z Race Control, informujemy ich, że z nami wszystko w porządku, ale auto zniszczone, nie dojedziemy, stoimy w bezpiecznym miejscu, oznaczyliśmy się odble-skami, nie zagrażamy innym zawodnikom. Dzwonimy do najbliższych, żeby nie czekali na nasz wynik, bo wyniku nie będzie. Siadamy w X-ie i czekamy, aż odcinek zostanie zamknięty, żeby Kuba mógł nas załadować na lawetę. NIE! Nie będziemy tak siedzieć. Wychodzimy, jeszcze raz oceniamy sytuację. Za naszymi plecami co 30 sekund przemyka z rykiem silnika kolejna rajdówka. Jak ja im wtedy zazdrościłem, oddałbym każdy wynik, byle dojechać na metę, jak oni. Decydujemy się unieść samochód i spróbować, czy nie da się jakoś usztywnić zawieszenia i wleść się do mety. Nie da się wsadzić podnośnika pod auto, za bardzo zniszczone zawieszenie. Gałąź, cokolwiek? Jacek wdrapuje się na

drzewo wiszące nad skarpą i scyzorykiem piłuje gałąź. Dna nie widać, więc rzucam mu linkę holowniczą z bagażnika, żeby go asekurować przed upadkiem. Nie wiem, co myślą inni zawodnicy, widząc rozbity samochód i jednego zawodnika na drzewie, a drugiego wiszącego na linie, ale sama myśl o tym powoduje, że śmieję się do siebie.

Mamy gałąź, ale jest za słaba i trzeszczy, zaraz pęknie. Złość. Pomysł! Rozkręcamy klatkę bezpieczeństwa i z jej użyciem podnosimy samochód. Podkładamy kamienie, dźwigamy go, aż koło zostaje uwolnione. Starty są olbrzymie. Rozbryzgi oleju, wszystko wygląda jakby było zmielone. Zdejmujemy koło i sytuacja jest nieco jaśniejsza. Złamana kolumna Macphersona. Może to jakoś usztywnić? Za plecami co 30 sekund wrooom, wrooom... Jakoś rozkręcamy kolumnę, sporo posiłkując się przydrożnymi kamieniami. Wymieniamy ją na kołek wystrugany z gałęzi, którą wcześniej pozyskaliśmy nad przepaścią. Mocujemy do nadwozia, opuszczamy – auto stoi nawet prosto. Niestety, każdy ruch powoduje przemieszczanie się konstrukcji i wyjeżdżanie półosi. Na tym nie dojedziemy, najwyżej wciągniemy się na lawetę. Coraz rzadziej mijają nas rajdówki. Jacek idzie oglądać miejsce, w którym polegliśmy. Okazuje się, że z kamiennego krawężnika pod barierą wystawał jeden głaz, i to o niego zaczepiliśmy. A było tak blisko! Kilka centymetrów i przeszlibyśmy bez szwanku!

Odgłosy Rajdu milkną. Nadjeżdża samochód organizatora. Pytają, czy coś potrzebujemy, okazuje się, że sędzia mówi po polsku. Żegnamy się z nimi i od teraz jesteśmy tylko my, rozbity X, pusta droga w Alpach i noc. Zapada cisza. Dla nas to naprawdę koniec Rajdu.

Jakiś czas później nadjeżdża Kuba. Do hotelu docieramy o szóstej rano. Nie piliśmy szampana, nie dotarliśmy na metę. Jest mi przykro, ale nie czuję żalu. Było wspaniale. Jestem częścią Rajdu Monte Carlo. Dostarczyliśmy wielu pozytywnych emocji, nasze postępy z każdym dniem śledziło coraz więcej osób. Ale

najlepsze ma się jeszcze wydarzyć. Mamy tu wrócić za rok, i załatwić porachunki z ZR14.

JACEK MILLER

Do wspaniałej relacji Maćka mogę dorzucić kilka swoich subiektywnych wrażeń.

Ta edycja RMCH różniła się dla mnie od pozostałych w kilku miejscach. Brak mety boli ale nie tak bardzo, bo 5 razy już tego zasmakowałem. Walka „do końca” w sytuacji gdy była szansa na pierwsze miejsce w klasie i wyprzedzenie załogi jadącej z niższą średnią to też pewnego rodzaju frajda. Tym razem nocny odcinek różnił się dla mnie zasadniczo od wszystkich poprzednich – do czasu awarii prądu i popełnionych błędów byliśmy na trasie sami. To nowe i zaskakujące wrażenie. We wszystkich poprzednich edycjach nocne odcinki wyglądały jak corrida – na każdym wyprzedzaliśmy trzy lub cztery załogi startujące przed nami (może z wyjątkiem ostatniej kiedy pęknięty wąż chłodzenia zmusił nas do zatrzymania i naprawy w Sospelu). Na każdym widzieliśmy po kilka rozbitych aut ze stawki startującej przed nami, mieliśmy „poziom odniesienia”, czuliśmy dynamikę akcji i tłok na trasie. Któregoś roku tasowaliśmy się z Wołgą cały zjazd z Col de Turini. X jest wspaniałym autem na zakrętach, prowadzi się trochę jak gokart (choć wymaga znacznie większego wyprzedzenia i ustawienia w zakręcie). Więc regularna jazda była wówczas ciągłą walką „w kontakcie z przeciwnikiem”.

Tym razem ciemna noc, pustka i tylko mój pilot i przyrządy. Jazda w czołówce rajdu ma swoje niezaprzeczalne zalety w nocy, ma też swoje wady – o szóstej rano na Echarasson było bardziej ślisko niż kilka godzin (i sto, dwieście aut) później.

Pilot choć debiutant sprawdził się wspaniale i na osłode porażki mamy fakt że już w trakcie rajdu postanowiliśmy kontynuować współpracę i dalej jeździć w tym składzie.

To moja najcenniejsza zdobycz i wygrana w tej edycji RMCH.



Bez dwójki na piątkę

JANUSZ MOLGO

Po przejechaniu blisko 3000 kilometrów, w tym 14 odcinków specjalnych, Paweł Molgo i Janusz Jandrowicz (NAC Rally Team) dotarli do mety jubileuszowej, 20. edycji Historycznego Rajdu Monte Carlo, zajmując bardzo dobre, 26. miejsce w klasyfikacji generalnej (na 275 załóg, które ukończyły rywalizację). W osiągnięciu wyznaczonego celu Polakom nie przeszkodziła ani pechowa awaria skrzyni biegów w ich 41-letnim Fiacie 125p, ani wiosenna pogoda, która sprzyjała mocniejszym samochodom. Molgo i Jandrowicz, dla których był to już piąty z rzędu występ w tym prestiżowym rajdzie, tegoroczną rywalizację rozpoczęli bardzo rozważnie i korzystając ze zdobytego już doświadczenia, sukcesywnie awansowali w klasyfikacji generalnej. Wyznaczony przed zawodami cel, czyli okolice czołowej dwudziestki, osiągnęli, choć nie wszystko poszło po ich myśli. Zima, którą spodziewali się zastać w Alpach, pozostawiła po sobie już tylko skromne ślady, co nie wywarło większego wpływu na przebieg rywalizacji. Na załogę Polskiego Fiata nie czekali więc sojusznicy w postaci zaśnieżonych dróg, oblodzonych serpentyn i ograniczającej pole widzenia mgły, którzy zwykle pomagali jej w walce z szybszymi samochodami. Na domiar złego w drugiej części rajdu wskutek awarii mechanicznej Polacy stracili możliwość korzystania z drugiego biegu, który

odgrywa kluczową rolę podczas jazdy po krętej, górskiej drodze. Mimo przeciwności losu w środe, o drugiej nad ranem zawodnicy NAC Rally Team zameldowali się na mecie rajdu. – Monte Carlo znowu nas nie rozpieszczało! – komentował zmęczony walką Paweł Molgo. – Jazda bez „dwójki” po serpentynach to prawdziwa męka. Po każdym wyjściu z zakrętu brakowało mi tego biegu, ale nic na to nie mogliśmy poradzić. Jazda nie w pełni sprawnym autem, w nocy, po górach mogła zakończyć się dla nas katastrofą, ale na szczęście na finałowych oesach zanotowaliśmy spadek tylko o trzy miejsca w klasyfikacji. Nie mieliśmy szans na lepszy rezultat, bo nie pomagała nam również ładna pogoda. Na suchej drodze nasz Fiat po prostu nie był w stanie konkurować z czołowymi rajdówkami. 26. lokata w gronie najznakomitszych załóg klasycznych z całej Europy, najlepsza wśród polskich załóg, to duży sukces i choć nie poprawiliśmy naszego rezultatu z ubiegłego roku, wracamy do kraju bardzo zadowoleni! Jubileuszową edycję Historycznego Rajdu Monte Carlo wygrała załoga Belgów: Michel Decremer i Yannick Albert, którzy w zawodach startowali Oplem Ascona 2000 i trzymali się najbliższej średniej prędkości wyznaczonej przez regulamin. Paweł Molgo i Janusz Jandrowicz stracili do zwycięzców 1440 punktów, ale zostawili w pokonanym polu takich mistrzów jak Rauno Aaltonen (triumfator Rajdu Monte Carlo sprzed... pół wieku) czy Jean Ragnotti (zwycięzca Rajdu Monte Carlo w roku 1981).



Bez dwójki na piątkę

STANISŁAW POSTAWKA

Przygotowaliśmy się na rajd zimowy. Nadzieja, że Monte Carlo powróci w zimowej scenerii nadal jest żywa we wszystkich, którzy tego doświadczyli. Tymczasem kolejny rok pogoda zmieniła charakter rajdu na asfaltowy, z nielicznymi tylko pułapkami lodowymi.

Zawsze podchodzimy do tej imprezy z nastawieniem „im gorzej, tym lepiej”, bo w ciężkich warunkach mniej liczy się moc auta (a tej nie mamy), za to ma szansę zaprocentować doświadczenie i przygotowanie (z tym jest nieco lepiej).

W tym roku nawet odcinek nocny, o dużym potencjale przewrócenia kwalifikacji rajdu, okazał się nie tylko łatwiejszy niż ostatnio, ale też znacznie krótszy: po zmianach zostało mniej niż 60 km „oesowych”, gdy rok czy dwa lata wcześniej standardem było 110 km. Nawet mgła nie dała się aż tak we znaki.

Rajd zaczął się dla nas fenomenalnie, przed połową (po pięciu odcinkach) wbiliśmy się po raz pierwszy w życiu do pierwszej dziesiątki – zajmowaliśmy ósme miejsce w klasyfikacji generalnej rajdu! Rok wcześniej Adam Polak pokazał nam wszystkim, co jest możliwe,

trzymając drugie miejsce przez pół rajdu i utrzymując się w dziesiątce aż do ostatniego odcinka. I sprawił, że teraz wszyscy tak chcemy!

Problemy techniczne sprawiły jednak, że nie było nam to dane.

Urywająca się linka sprzęgła, mimo dwóch prób naprawy, zawodziła ponownie i w efekcie prawie połowę odcinków specjalnych pokonaliśmy bez sprzęgła, ruszając po prostu z jedynki i rozrusznika. Tak się da jechać, ale nie sa się efektywnie rywalizować w Alpach na odcinkach o dużym nachyleniu i częstych nawrotach.

A całkiem pokonała nas awaria sterowania gazem, która zmusiła nas do zatrzymania i jednodominutowej naprawy zaraz po starcie do odcinka nr 6. To zatrzymanie kosztowało nas ponad 1500 punktów karnych i pozbawiło jakichkolwiek szans na wygraną w klasie.

W tym kontekście osiągnięcie mety na 81. miejscu, chociaż nie brzmi imponująco, jest powodem do dumy. Udało się nawet minimalnie pokonać Rauno Aaltonena na Mini!

Wyniki cząstkowe nastrajają nas optymistycznie, widzimy, że jadąc sprawnym autem, nawet nie najmocniejszym, mamy szansę liczyć się w rywalizacji, a zeszłoroczna wygrana w klasie nie była przypadkiem.

Mały Jasio w Wielkim Świecie

BARTOSZ ŁAWSKI

„Dopóki nie skorzystałem z Internetu, nie wiedziałem, że na świecie jest tylu idiotów”

Stanisław Lem

Zacznijmy od konstatacji pozytywnej: Internet jest jednym z najgenialniejszych wynalazków ludzkości. Źródłem nieograniczonej wiedzy, znakomitej rozrywki, pożytecznych informacji i natychmiastowej łączności. Jest nim niewątpliwie, gdy służy ludziom inteligentnym. Truizmem będzie zatem stwierdzenie, że jego nieograniczona i jakże łatwa dostępność sprawia, że korzystają z niego także ludzie, którzy zadziwili Stanisława Lema. Będę oszczędniejszy w słowach i nazwę ich po prostu inteligentnymi inaczej. Małymi Jasiami.

Zaistnieć w Internecie jest o niebo łatwiej, niż w tak zwanych mediach tradycyjnych. Szczególnie Małemu Jasiowi. Wystarczy założyć bloga i już można uznać się za fachowca w danej dziedzinie. Na przykład w motoryzacji. Przecież na samochodach wszyscy się znają, a ja jestem wręcz ekspertem. A skoro znam się na samochodach (w rodzinie wszyscy się mnie radzą, a gdy ciotka kupowała samochód, zabrała mnie na oględziny), to pora tę ekspercką wiedzę zdyskontować i zostać dziennikarzem motoryzacyjnym. Mam prawo jazdy, będę testować samochody, a dlaczego nie?

Bycie takim dziennikarzem motoryzacyjnym to piękna sprawa jest. Testowe samochody (+10 do lansu przed panną tą czy tamtą), eleganckie premiery (strzałka na skali zajębiowości w okolicach czerwonego pola) i zagraniczne wyjazdy, czy może być coś lepszego...

Mały Jasio z zapałem rzuca się zatem w wir pracy, a że ma swoje zdanie (przecież się zna), to stuka na klawiaturze, co mu tam serce dyktuje. W końcu pojeździł tym samochodem,

w czasie weekendowej wycieczki zrobił kilka przypadkowych fotek (koniecznie zmasakrowanych w Photoshopie, to świadczy o profesjonalnym podejściu), wie już więc wszystko, albo i jeszcze więcej. Dzieła Małych Jasiów zapełniają niektóre portale w tempie huraganu, powoli, acz skutecznie wypierając pracę „prawdziwych” dziennikarzy. Pół biedy jeszcze, jeśli Mały Jasio ma świadomość, że jego „testy” są tak naprawdę amatorskimi impresjami i przyznaje się do tego. To nic złego, przeciwnie, takie świeże spojrzenie czasem się bardzo przydaje. Gorzej, jeśli występuje ex cathedra, do festiwalu ignorancji dokładając popis arogancji. A mnie akurat nic nie denerwuje bardziej, niż arogancki ignorant. Oczywiście, zorientowany czytelnik ziarno od plew szybko oddzieli i z lektury dzieł Małego Jasia zrezygnuje. Nie wszyscy jednak, jako się rzekło na wstępie, są zorientowani.

Od pewnego czasu zdarza mi się na dzieła Małych Jasiów trafiać z częstotliwością, na którą nie mam ochoty. Ale skoro już trafiam, to czasem się pośmieję, czasem wkurzę, a czasem uronię łzę nad ludzką głupotą. Pozwolę sobie przytoczyć kilka cytatów, z litości oszczędzając podawania autorów i miejsc, które swoją twórczością wypełniają. Bierze oto Mały Jasio do testu Mercedesa. Ładne auto, i nawet się Jasiowi podoba z zewnątrz, ale w środku już gorzej, bo jest – uwaga – niefunkcjonalnie. Gdyż, cytując: „Nie mogę zrozumieć dlaczego Mercedes z uporem maniaka pakuje obsługę automatycznej skrzyni tam, gdzie wszyscy inni przełącznik wycieraczek”. Komuś, kto o Mercedesach ma jakiegokolwiek pojęcie w tym momencie zapala się czerwona lampka:



halo, chłopcze, co Ty opowiadasz. Od kilkudziesięciu lat obsługa wycieraczek w Mercedesach odbywa się dźwignią z lewej strony kierownicy, tą samą, którą włącza się kierunkowskazy. W egzemplarzu, który „testował” Mały Jasio, istotnie obsługuje się automatyczną skrzynią dźwignią z prawej strony kolumny kierownicy (też nic nowego), ale w innych, które zmiany biegów mają na środkowym tunelu, wycieraczki nadal są z lewej strony. Czyżby Mały Jasio nigdy przedtem nie siedział w Mercedesie? Wychodzi na to, że tak właśnie jest. Bo Małemu Jasiowi nie podoba się jeszcze coś: „Wylewanie gorzkich żali skończę elektrycznym hamulcem ręcznym, którego włącznika trzeba szukać na lewo od kierownicy – manii czyszczenia tunelu środkowego ciągnij dalej”. A było zajrzeć do jakiegoś innego Mercedesa albo zapytać wujka Google – cały alfabet Mercedesa, od A do V, ma przycisk zwalniania hamulca pomocniczego (bo „ręcznego” tam nie ma) z lewej strony. I to od dobrych kilkudziesięciu lat, od czasów, gdy hamulec pomocniczy „zaciągało” się małym pedałem przy lewych drzwiach a zwalniało ciągnęciem pod włącznikiem światła. Mogę wsiąść do każdego Mercedesa i będę wiedział, gdzie czego szukać. Ba, po tym charakterystycznym układzie rozpoznaje się konstrukcyjne pokrewieństwo z Mercedesem, wystarczy przypomnieć Chryslera 300 C lub – aktualnie produkowane – Infiniti Q 30. Ale Mały Jasio

wie lepiej, co i gdzie powinno być...

Cechą charakterystyczną Małego Jasia jest także perfekcyjna wprost umiejętność posługiwania się językiem ojczystym: „Zanim otworzyłem drzwi, zrobiłem wokół niego kółko, gdzie z uznaniem stwierdziłem, że Francuzi ‘umieją w ładne samochody’ „. Od tego zdania mogłaby zaczynać się powieść, która z pewnością otrzymałaby nagrodę Nike. Albo wypracowanie gimnazjalisty, które z pewnością zostałoby ocenione na dwóję. Tu akurat Jasio zajął się Peugeotem 308. Samochodem, który wzbudził w nim wyjątkowo negatywne emocje: „A obrotomierz wyskalowany w przeciwną stronę niż prędkościomierz uważam za skandal. Wyobrażacie sobie czytanie książki, w której co drugi wers pisany jest wspak? W dawnych czasach, ktoś kto to wymyślił zgniłby w lochach Bastylii”. Co tam Aston Martin DB 9, co tam przedwojenne auta, w których często skalowano tak prędkościomierze. Strzałki mają być w tę samą stronę i już. Oczywiście, nie jest to rozwiązanie, które każdego musi zachwycać. Jest jednak różnica między „nie podoba mi się” a wsadzaniem do „lochów Bastylii”. To jest właśnie różnica między aroganckim ignorantem, a osobą, która po prostu wyraża własną opinię.

Mały Jasio lubi też podkreślać, jak znakomitym jest kierowcą. Dlatego podstawowym parametrem jest dla niego przyspieszenie. Jeśli samochód nie wciska w fotel i nie osiąga setki w mniej niż pięć sekund – nie nadaje się do niczego, jest bowiem „ociężały”. A jeśli nie jest, można się popisać umiejętnościami: „Efekt jest taki, że to samochód, który waży niespełna dwie tony, po gwałtownym wciśnięciu gazu wyrывa się do przodu w każdej sytuacji. Czy ruszamy z miejsca i przyspieszamy do setki, czy jedziemy 50 km/h i na autostradzie gwałtownie przyspieszamy do 150 km/h, wszystko odbywa się błyskawicznie”. Ale to jeszcze nie koniec – Jasio tak łatwo się nie poddaje: „Moc silnika jest na tyle duża, że na śliskiej nawierzchni żaden z systemów (a auto naszpikowane jest elektroniką) i żaden z trybów jazdy nie był w stanie utrzymać go w ryzach na starcie”. Po przeczytaniu tego fragmentu stwierdziłem, że całe 35 lat za kierownicą mogę wyrzucić do kosza. Otóż ewidentnie nie nauczyłem się ruszać na śliskiej

nawierzchni... może za mało gazu dawałem... a przecież tylko Mały Jasio wie, że niezależnie od okoliczności przy ruszaniu trzeba wciskać gaz do podłogi. Nigdy też nie nauczyłem się pokonywać zakrętów tak jak Mały Jasio: „Na dodatek tego potężnego trzylitrowa kupimy wyłącznie z napędem na tył. To o tyle dziwne, że słabsze, dwulitrowe motory są dostępne z napędem na cztery koła. W efekcie gwałtowne dodanie gazu na wyjściu z zakrętu bardzo często kończy się poślizgiem – przynajmniej na mokrej nawierzchni”. To już nie jest śmieszne, tylko po prostu niebezpieczne. Mały Jasio może sobie zrobić krzywdę... albo, co gorsza, komuś...

Mały Jasio potrafi natomiast skupić się na tym, co w samochodzie najważniejsze: „Gwóźdź programu – lodówka z kieliszkami do szampana firmy Orrefors, producenta najwyższej klasy szwedzkich kryształów” – bo przecież to jest najważniejszy element Volvo XC 90, prawda? Nie jakieś tam skomplikowane systemy bezpieczeństwa, o nich Jasio nawet słowem nie wspomina...

No dobrze, czas odpowiedzieć na podstawowe pytanie: czemu czepiam się Małego Jasia, przecież stara się chłopak jak może? Otóż dlatego, że działalność Małych Jasiów przynosi więcej szkody niż pożytku, i to w wielu wymiarach. Przeciętny, niezbyt znający się na samochodach czytelnik może przecież te wynurzenia potraktować poważnie. Uznać, że skoro dla Ważnego Redaktora (bo skąd ten przeciętny czytelnik ma wiedzieć, że to tylko Mały Jasio) coś jest złe, a coś dobre, to i dla niego być powinno. A przyjęcie optyki Małego Jasia, choćby w kwestii świętego przyspieszenia, ruszania z miejsca czy pokonywania zakrętów może skończyć się źle. Tak, wiem, w Internecie każdy może pisać o samochodach i nic się na to nie poradzi. Wolałbym mimo wszystko, żeby poważniejsze redakcje jednak tonowały zapędy swoich Małych Jasiów, a importerzy nieco bardziej uważali, komu powierzają samochody z parków prasowych. Bo „publikacje” Małych Jasiów ani redakcyjnym, ani markom chluby nie przynoszą.

I na koniec: użyte w tekście cytaty pochodzą od różnych autorów, zostały jednak przytoczone in extenso, bez poprawek, o które czasami się proszą.

Wydarzenia i rocznice: luty 2017

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Indyjska ikona brytyjskiej motoryzacji

Do brytyjskich ikon motoryzacji niewątpliwie należą marki Rolls-Royce, Bentley czy Jaguar. No właśnie, czy nadal należą? Tak się bowiem w branży motoryzacyjnej dzieje od dziesięcioleci, że akcje giełdowe jednych koncernów wykupują inne albo wręcz połykają – jak rekin – w całości. W rezultacie obecnie prawa do znaku towarowego Rolls-Royce posiada BMW, Bentley jest własnością Volkswagena, a Jaguar znalazł się w rękach indyjskiego koncernu Tata. Innym przykładem mogą być wieloletnie perypetie szwedzkiego Saaba, który kilkakrotnie zmieniał właściciela, by w końcu definitywnie zniknąć z rynku.

Początki Jaguara były bardzo skromne. Firma została założona we wrześniu 1922 roku przez dwóch entuzjastów motocykli - sir Williama Lyons'a oraz jego sąsiada Williama Walmsley'a. Nazwano ją Swallow Sidecar Company i zgodnie ze swoją nazwą produkowała... boczne przyczepy (kosze) motocyklowe. Zwrot ku produkcji własnych samochodów nastąpił na początku lat 30-tych. Firma, by powiększyć swój kapitał, wypuściła wówczas swoje akcje giełdowe. W 1931 roku zaprezentowano pierwszy model nowego producenta – SS1 (od Swallow Sidecars). Dwa lata później przemianowano nazwę przedsiębiorstwa na SS Cars Ltd., a po raz pierwszy nazwa Jaguar pojawiła się w 1935 roku wraz z prezentacją sportowych modeli SS Jaguar 90 oraz SS Jaguar 100. Oczywiście, jeśli współzałożycielem interesu był oryginalny brytyjski "sir", to projektowane i produkowane pojazdy musiały być luksusowe, absolutnie z "górnej półki", dla kolegów z wyższych sfer...

Niedługo później rozpoczęła się II wojna światowa i SS Cars Ltd. prze-



stawiona została na wytwarzanie sprzętu wojskowego dla armii brytyjskiej. Ponownie wytwarzano kosze motocyklowe oraz części samochodowe, ale też wg innych źródeł samolotów, a przynajmniej ich części. Jeszcze przed zakończeniem działań wojennych, w marcu 1945 roku, akcjonariusze SS Cars jednogłośnie zgodzili się na zmianę nazwy firmy, by jednoznacznie odciąć się od jakichkolwiek, niesłusznych skojarzeń ze zbrodniczymi formacjami SS (Schutzstaffel) wojsk hitlerowskich. Od tej pory znamy ją, jako Jaguar Cars Limited.

Pierwszy powojenny Jaguar pojawił się w 1948 roku podczas targów motoryzacyjnych w Londynie. Był to model XK120, który



pozwolił marce umocnić swoją pozycję wśród producentów pojazdów sportowych. Warto tu wspomnieć jeszcze o modelu E-type z 1961 roku. Było to wówczas najszybsze seryjnie produkowane auto. Ale za jeszcze większy sukces należy uznać fakt, iż E-type (w USA oferowany jako XK-E) znalazł się pierwszym miejscu na liście 100 najpiękniejszych samochodów wszechczasów w rankingu The Daily Telegraph. A prawdziwym szczytem sukcesu stało się umieszczenie w 1996 roku tego kultowego roadstera na stałej(!) wystawie w nowojorskim Museum of Art.



Jako, że Jaguar był spółką giełdową szybko zaczęły się różnego rodzaju wykupywanie akcji oraz związane z tym sojusze czy przejęcia. Sir William Lyons mógł poniekąd tylko przyglądać się różnym zmianom w firmie, która w 1960 roku przejęła udziały w niemieckim koncernie Daimler. Później połączyła się z British Motor Corp., w 1989 roku została przejęta przez Forda, by od 2008 roku należeć do indyjskiego koncernu Tata. Sir William Lyons zmarł 8 lutego 1985 roku w wieku 84 lat... →





Pracowity Żuk

To był jeden z tych samochodów, do którego mają ogromny sentyment Polacy w średnim i starszym wieku. Żuk, bo o nim mowa, przez 40 lat przemierzał krajowe drogi obok Warszawy, Syren, Fiatów, Trabantów czy Skód. Będąc klasycznym pojazdem dostawczym, był nieco w cieniu aut osobowych, ale z drugiej strony był jednym z filarów PRL-wskiego transportu.

Historia Żuka nie jest skomplikowana. Po II wojnie światowej polska gospodarka wymagała lekkiego samochodu dostawczego, którego po prostu nie mieliśmy, a import z krajów zachodnich nie wchodził zupełnie w rachubę.

Pozostało więc skonstruowanie własnego pojazdu, którego bazą stał się samochód osobowy (na radzieckiej licencji) FSO Warszawa M-20. Zadania zbudowania auta, który później otrzymał nazwę Żuk podjął



się początkowo inż. Roman Skwarek, a później inż. Stanisław Tański. Prace prowadzono w lubelskiej Fabryce Samochodów Ciężarowych, czyli zakładach, które miały go produkować. Z M-20 wzięto podwozie, silnik oraz układ jezdny. Takie rozwiązanie miało swoje zalety, jak stosunkowo niską cenę oraz lepszą



dostępność części), ale też nie było pozbawione wad z postaci np. większej awaryjności – teraz dużo bardziej obciążonego – zawieszenia czy wysoko położonego środka ciężkości. Nie było jednak innego wyjścia....

Oficjalna prezentacja Żuka, oznaczonego symbolem A03, nastąpiła podczas Międzynarodowych Targów Poznańskich w 1958 roku, w którym zmontowano łącznie 50 egzemplarzy. Swą nazwę pojazd zawdzięcza dzięki charakterystycznemu "pasiastemu" tłoczeniu czy też malowaniu karoserii. Prawdziwie seryjna produkcja rozpoczęła się rok później, gdy zaprzestano wytwarzania Lublina 51. Żuki

wyjeżdżały z FSC do 13 lutego 1998 roku. Pewną zagadką jest ich ostateczna ilość, gdyż oficjalne statystyki informują o wyprodukowaniu (aż) 587 500 sztuk, natomiast ostatni egzemplarz (znajdujący się w Muzeum Hutnictwa i Przemysłu Maszynowego w Chlewickach) ma wybitny numer seryjny 587 818, a więc sugerujący wyprodukowanie jeszcze 318 samochodów.

W ciągu 40 lat produkcji powstało wiele wersji nadwozia – np. furgon, pick-up, skrzynie, mikrobus, osobowo-towarowe, samochody techniczne i pożarowe i inne. Produkcja trafiła głównie na wewnętrzny rynek, ale też →



na eksport. W 1970 roku uruchomiono nawet montownię Żuków w Egipcie z części dostarczanych z Polski.

W ciągu czterech dekad samochód przeszedł praktycznie kosmetyczne zmiany, przede wszystkim za sprawą używanego niezmiennie podwozia i elementów zawieszenia. Praktycznie niezmienna pozostała długość pojazdu (4400 mm), stosunkowo niewielki rozstaw osi (2700 mm) prędkość maksymalna (ok. 100 km/godz), ale przede wszystkim ładowność (800-950 kg). Najistotniejszym osiągnięciem w parametrach technicznych było (w ostatnich latach) ograniczenie – dzięki zmianie silnika - średniego zużycia paliwa z 14 do 7 l/100 km.

Wielki żal – mój przynajmniej, osobiście - że nie udało się uruchomić w Lublinie produkcji nowoczesnego pojazdu, który w XXI wieku



godnie zastąpiłby Żuka (choćby na licencji) nie wątpię, że z zadaniem poradziłoby sobie polscy inżynierowie. Jakoś tak się stało, że FSC zaczęło mieć "pod górkę", a luka w tym segmencie pojazdów skwapliwie wypełniona została przez importowane samochody.

DUI

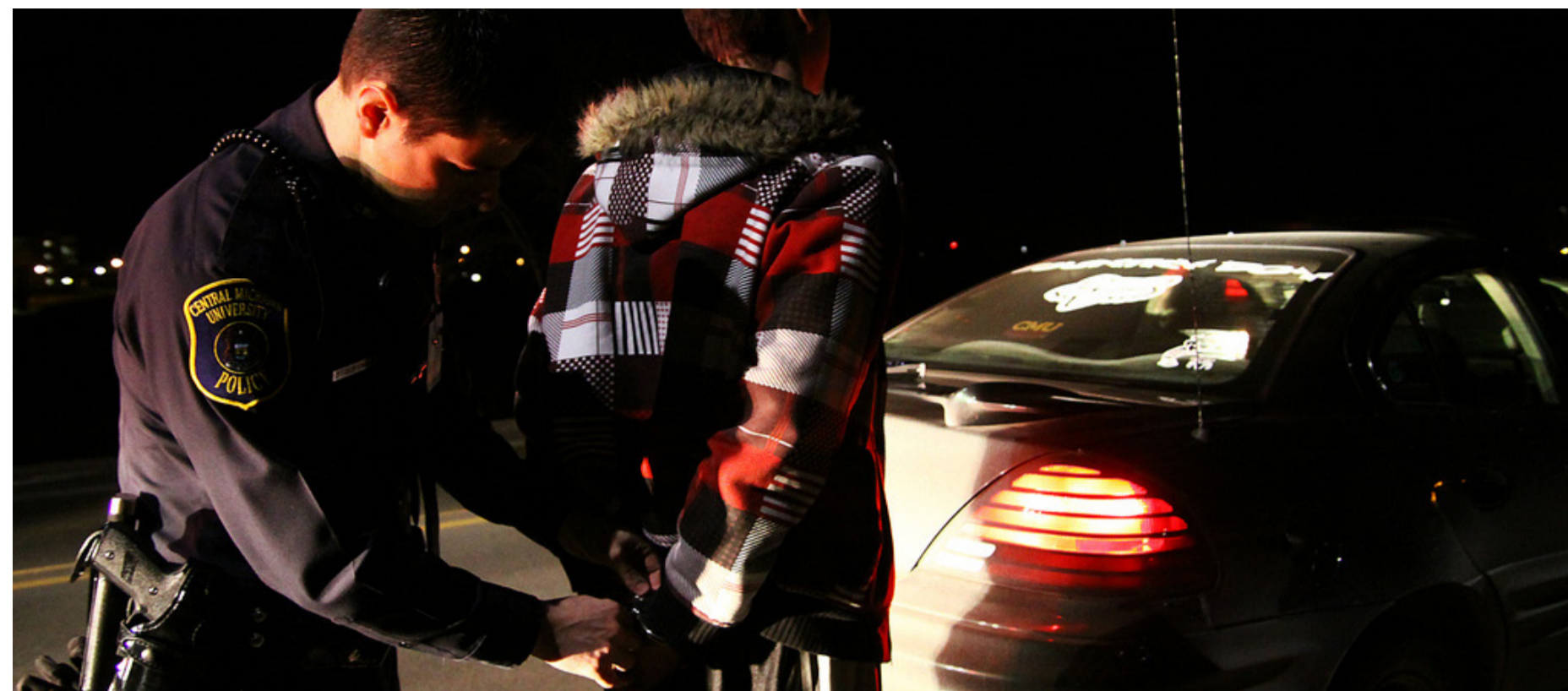
Driving under the Influence, czyli prowadzenie samochodu pod wpływem alkoholu lub narkotyków. To jedno z najpoważniejszych przestępstw, którego można dopuścić się na amerykańskich drogach.

Należą się tutaj przynajmniej trzy przypisy. Po pierwsze, w tym kraju obowiązuje prawo federalne (państwowe) oraz stanowe. Większość przepisów dotyczących ruchu drogowego ustanawiają jednak regulacje stanowe. Stąd m. in. wymóg uzyskania prawa jazdy danego stanu, o ile zostanie się jego mieszkańcem (co nie wyklucza dożywotniej możliwości podróżowania po całym terytorium USA

z "driving licence" stanu, w którym jest się zameldowanym). Po drugie, w USA policja nie przeprowadza akcji typu "trzeźwy poniedziałek", "akcja znicz" czy jakichkolwiek blokad

związanych z powszechnym "dmuchaniem w balonik". To byłoby pogwałcenie co najmniej ze trzech paragrafów amerykańskiej konstytucji, o poprawkach do niej nie wspominając. Dopóki kierowca nie da rzeczywistych powodów patrołowi policji, że "nadużył", np. przez niezbyt pewny tor jazdy lub zbyt dużą prędkość, generalnie jedziesz i nikt cię nie zatrzyma. (A nawet zdarzały się sytuacje, że radiowóz wręcz eskortował pijanego kierowcę, o ile mieszkał on w pobliżu). Po trzecie, w USA dopuszczalny limit alkoholu we krwi jest zdecydowanie wyższy niż polska norma i wynosi 0,8 promila.

Po takim obszernym wstępie przedstawie konkretny przykład, co grozi w USA za



wykroczenie (przestępstwo) DUI, czyli jazdę pod wpływem alkoholu (czyli powyżej 0,8

promila). Przykrości tej doświadczył m. in. słynny aktor i reżyser – wówczas 50-letni – Mel Gibson, którego raczej nie trzeba bliżej przedstawiać. (To nie pierwszy i ostatni amerykański celebryta z wysokiej półki, któremu zdarzyła się jazda "pod wpływem"). Co na to wymiar sprawiedliwości?

Mel Gibson został zatrzymany 13 lutego 2008 roku za zbyt szybką jazdę na autostradzie Pacific Coast Highway w Malibu (Kalifornia) prowadząc Lexusa LS430. Może na mandacie za "speeding" oraz autografie by się skończyło, ale policjant zauważył otwartą butelkę tequili na tylnym siedzeniu auta i zarządził badanie kierowcy alkomatem, które wykazało stężenie wyższe niż dozwolone (patrz wyżej).

Mel Gibson publicznie przeprosił za swój wyczyn, ale najciekawszy – chociażby z polskiego punktu widzenia - był wyrok sędziego. Aktor stracił prawo jazdy na 90 dni, otrzymał 3-letni okres "zawieszenia" poważniejszej kary w przypadku recydywy, a ponadto został zobowiązany w okresie 4,5 miesiąca do pięciokrotnych wizyt w ciągu tygodnia na spotkaniach AA (Anonimowych Alkoholików) oraz trzykrotnych spotkań tygodniowo przez kolejnych 7,5 miesięcy.



WYDAWCA

Motopress Sp. z o.o.
ul. Żelazna 67 lok. 13, 00-871 Warszawa

REDAKTOR NACZELNY

Mirosław Rutkowski

DTP

Rajmund G. Biniszewski

ZESPÓŁ I WSPÓŁPRACOWNICY

Rajmund G. Biniszewski, Marcin Buczkowski, Tomasz Ciecierzyński, Grzegorz Chmielewski, Andrzej Dąbrowski, Anna Dziedzic, Jerzy Dyszy, Henryk Gawuć, Andrzej Glajzer, Joanna Kalinowska, Mariusz Leśniewski, Anna Lubertowicz-Sztorc, Klaudiusz Madeja, Maria Modzelan, Andrzej Penkalla, Kacper Rutkowski, Maciej Rzońca, Marcin Suszczewski, Daria Tworek, Jakub Żołędowski

DZIAŁ REKLAMY I PATRONATÓW

iauto.polska@gmail.com

KONTAKT Z REDAKCJĄ

redakcja@motopress-media.pl

DYSTRYBUCJA ANDROID/iOS/WINDOWS

Motopress Sp. z o.o.
ul. Żelazna 67 lok. 13, 00-871 Warszawa

Zdjęcia na okładce: warszawa.pl. Mirosław Rutkowski



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl