

iauto ^{polska}

Numer 96, 8 listopada 2017



Na naszym fejsbukowym profilu udostępniliśmy grafikę z profilu French Classic Cars. Pewnie widzieliście, ale jeśli nie, to przybliżę: na rysunku pokazane są dwa samochody, górny, opisany jako Diesel, ciągnie za sobą z rury wydechowej czarną smugę dymu, drugi, Elektryczny, podpięty jest do elektrowni, której kominy dymią znacznie mocniej. Kierowca górnego auta myśli: "czuję się brudny", kierowca dolnego: "jestem całkiem czysty".

To tylko jeden problem z samochodami elektrycznymi, problem niebłahy, zwłaszcza w naszych realiach. Po to, aby samochód elektryczny jeździł, trzeba zmagazynować w akumulatorach energię. A ta powstaje w elektrowniach. Kiedy elektrownia korzysta z energii wody napędzającej generatora - to jest fajnie. Czysto, ekologicznie. Albo z wiatraków. Też nienajgorzej, chociaż nie wszyscy się zgodzą, że takie rozwiązanie jest ekologiczne. Najmniej szkodliwe są podobno panele elektrowoltaniczne. Podobno, bo ich produkcja wymaga bardzo dużo energii i jeszcze mocno paskudzi środowisko.

Ale nasza elektryczność powstaje głównie w elektrowniach węglowych, gdzie często spalany jest miał i jesz-

cze bardziej uciążliwy dla środowiska, węgiel brunatny. I chodzi tu nie tylko o wyziewy z kominów, ale przecież najpierw ten węgiel trzeba wygrzebać z ziemi. Skutek jest taki, że na Śląsku ziemia jest niczym ser szwajcarski, natomiast pod Bełchatowem mamy gigantyczną górę.

Według energetyków, stan sieci przesyłowych jest zły, albo jeszcze gorszy. Transformatory, słupy, przewody nierzadko mają pół wieku służby w elektryfikacji miast i wsi i wymagają szybkiej wymiany i remontów. Na razie straty na liniach przesyłowych sięgają 20% wyprodukowanej energii.

I jeszcze na dokładkę szwedzki Instytut Środowiska obliczył, że przy produkcji baterii zasilającej pojazd elektryczny atmosfera zostaje zanieczyszczona przez prawie 20 ton dwutlenku węgla. Przez osiem lat właśnie tyle wytwarza auto spalinowe.

Aha, właśnie w Polsce ruszyła budowa fabryki akumulatorów do elektroaut...

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Wrażenia z jazdy

Inteligentna zmiana - str. 4



Kalejdoskop

Kalejdoskop - str. 8

Gwiazdki NCAP - str. 12

Kalejdoskop automobilklubów - str. 14



Eksploatacja

Badanie techniczne - str. 10

Felieton

Niestety, jest gorzej - str. 16



Kalendarium

Kalendarium M. Rzońcy - str. 17



Inteligentna zmiana

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Nowy Ford Kuga to już kolejna generacja tego modelu, który obecny jest na rynku od prawie 10 lat (debiut w 2008 roku) i podlega nieustannym zmianom. Na lepsze.



FORD KUGA 2.0 TDCI

Kuga, to auto globalne, czyli takie, które w tej samej formie oferowane jest nie tylko w Europie, ale również na rynkach Azji i Ameryki. Było to sporym

wyzwaniem dla projektantów, ponieważ wymagało stworzenia samochodu, który będzie odpowiadał gustom kierowcom na całym świecie. Temu zadaniu sprostał polski pro-

jektant, Bogusław Paruch wraz z zespołem stylistów Forda. Nowy Ford Kuga został zaprojektowany zgodnie z najnowszymi zasadami designerskimi Forda. Duża, trapezoidalna



osłona chłodnicy oraz mniejszy wlot powietrza umieszczony poniżej, sąsiadują z nowymi, wąskimi i smukłymi reflektorami ze zintegrowanymi światłami dziennymi LED oraz z lampami przeciwmgłowymi. Sportowy charakter podkreślają przestylizowane tylne lampy zespolone oraz obręcze aluminiowe kół o średnicy 19 cali. Pojawiły się również nowe lakiery nadwozia. Elektrycznie wysuwany hak holowniczy chowa się pod tylnym zderzakiem, gdy nie jest wykorzystywany.

W kabinie zaprojektowanej zgodnie z filozofią Kinetic Design znajdują się dobrej jakości materiały i dopracowane detale. Panoramiczny, szklany dach doświetla wnętrze. Nawet przy autostradowych prędkościach we wnętrzu Kugi jest, jak na sporych rozmiarów SUV-a, wyjątkowo cicho. To m.in. dzięki grubszybm szybom i podwójnym uszczelkom w drzwiach. Pomyślowo i funkcjonalnie zagospodarowana jest przestrzeń wokół

kierowcy i pasażera, a dość przestronny drugi rząd siedzeń pozwala na w miarę komfortową jazdę pasażerom siedzącym z tyłu. Poza tym mocno profilowane fotele z przodu są wygodne, pozycja za kierownicą optymalna, kierownica podgrzewana. Kuga ma standardowo pojemny w tym segmencie bagażnik (456 litrów) z praktyczną, podwójną podłogą. Po złożeniu oparcí tylnych foteli otrzymamy 1628 l przestrzeni bagażowej. Wygodnym rozwiązaniem jest elektrycz-

nie otwierana klapa bagażnika – wystarczy wsunąć stopę pod zderzak, aby otworzyć lub zamknąć bagażnik (dopłata za to udogodnienie 110 zł, ale warto). Proszę tylko nie narzekać, że nie działa, bo otwiera się dopiero po... włączeniu silnika. Swoją drogą trochę to dziwny pomysł.

Testowałam Kugę z najmocniejszym silnikiem wysoko-
prężnym 180-konnym dieslem 2.0 TDCi i napędem 4x4. Kto kupi Kugę wyposażoną w ten właśnie silnik ma w pakiecie radość z jazdy, bo niewątpliwe atuty Kugi to wyraźna chęć do nabierania prędkości - bez problemu rozpędza się do licznikowych 200 km/h, a przyspieszenie do setki wynosi 9,2 sekundy. Kuga, mimo sporej wagi - 1770 kg - jest nadspodziewanie zwinna i dynamiczna. Współpracująca z tym silnikiem automatyczna, dwusprzęgłowa skrzynia działa bez zarzutu. Wydaje się być to idealne połączenie dla SUV-a średniej wielkości. Na pochwałę zasługuje również inteligentny napęd na wszystkie koła, →→



który błyskawicznie dostosowuje się do podłoża i warunków drogowych oraz znakomicie poprawia zachowanie auta w zakrętach i daje poczucie pewności przy dynamicznej jeździe. Ford określa napęd 4x4 mianem „inteligentnego”.

Ford Kuga oferuje wiele rozwiązań oraz systemów wspomagających kierowcę, dbających o bezpieczeństwo pojazdu i pasażerów. Do dyspozycji mamy system wspomagający parkowanie, sygnalizację pojawienia się innego pojazdu w martwym polu, system zapobiegania kolizjom przy małych prędkościach Active City Stop, system utrzymywania pojazdu na pasie ruchu, czy funkcję monitorowania koncentracji kierowcy i rozpoznawania znaków drogowych. Kolejny system Cross Traffic Alert ostrzega kierowcę podczas wyjazdu tyłem z parkingu

przed innymi pojazdami, które mogą nadjechać z przeciwnego kierunku oraz system Park-Out Assist, który pomaga kierowcom podczas wyjazdu z równoległego miejsca parkingowego. Po wybraniu przez kierowcę prawej lub lewej strony do wyjazdu, system odpowiednio obraca kołem kierownicy, natomiast kierowca kontroluje pedał gazu i hamulca.

No i jest wreszcie system SYNC 3 z funkcją wzywania pomocy (Emergency Assistance), który umożliwia sterowanie systemami audio, nawigacji i klimatyzacji oraz połączonymi z autem smartfonami. Kierowca może sterować tym systemem przez dotykowy ekran o przekątnej 8 cali w taki sam sposób, w jaki używa swojego smartfonu. Warto pochwalić obsługę głosową w języku polskim. No i w Kudze zachowano jeszcze klasyczny odtwa-

rzacz CD – to już rzadkość, ale dla wielu przydatna.

Wersje wyposażenia Kugi to: Trend, Edition, Titanium, ale warto zwrócić uwagę, że najnowsza generacja tego auta dostępna jest również w sportowej wersji ST-Line, a także w wersji luksusowej Vignale. Ta ostatnia to model np. w perłowo-metalicznym kolorze nadwozia Vignale Milano Grigio i ze skórzanym wnętrzem Cashmere.

Nowa Kuga to samochód, który „dorósł” pod każdym względem. Ma doskonałą stylistykę, przestronne wnętrze, wiele nowoczesnych technologii na pokładzie i jest jednym z lepiej prowadzących się SUV-ów klasy średniej. Jest funkcjonalny i komfortowy. Dbą o nas i nasze bezpieczeństwo. Kilka wersji wyposażenia i kilka silników do wyboru spełni oczekiwania bardzo różnych nabywców. ■



BRAYT®



Warszawa: Marek Muchowski +48 692 427 491; m.muchowski@troton.com.pl
Poznań: Grzegorz Szewczuk +48 602 712 435; g.szewczuk@troton.com.pl
Gliwice: Tomasz Meżyk +48 664 434 885; t.mezyk@troton.com.pl
Gdańsk: Tomasz Grzendzicki +48 664 434 988; t.grzendzicki@troton.com.pl
Kraków: Grzegorz Bieniek +48 664 435 877; g.bieniek@troton.com.pl
Kraśnik: Krzysztof Smoliński +48 668 811 122; k.smolinski@troton.com.pl

Car-sharing we Wrocławiu

We Wrocławiu uruchomiona została Miejska Wypożyczalnia Samochodów Elektrycznych VOZILLA. Samochody dostarczył Nissan, 190 osobowych LEAF-ów i 10 vanów NV-200. Użytkownicy VOZILLI mogą jeździć buspasami, korzystać ze specjalnych miejsc parkingowych oraz wjeżdżać w strefy standardowo zamknięte dla aut. W ciągu trzech pierwszych dni funkcjonowania w systemie zarejestrowało się ponad 2500 użytkowników, zaś Nissany LEAF wypożyczono ponad 1400 razy, czyli średnio co 3 minuty!



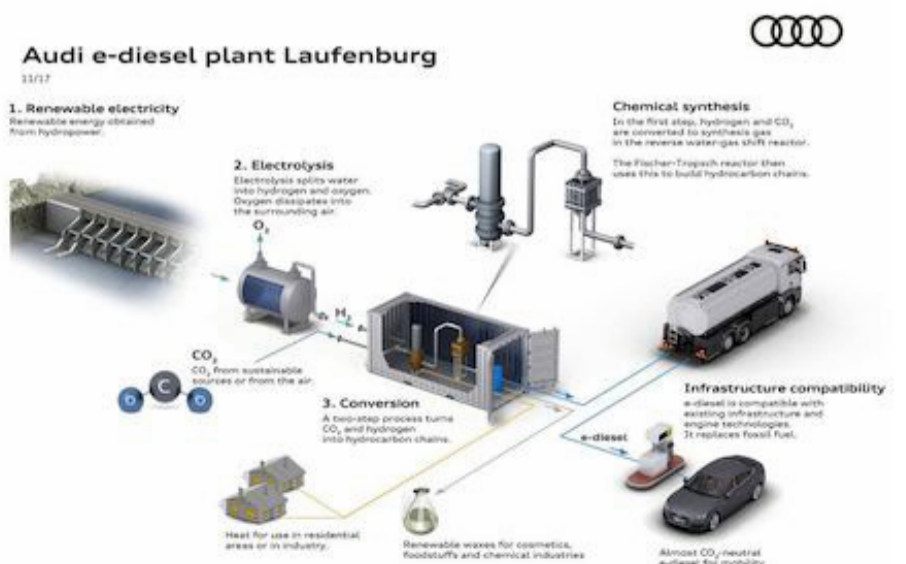
Genesis celuje w „premium”

W 2008 roku Hyundai pokazał swój samochód klasy wyższej, Genesis. Na wymagającym rynku opanowanym przez obecnych na nim od

lat producentów, koreańska firma odniosła umiarkowany sukces i w 2013 zaprezentowany został kolejny model – Genesis II. Sześć i ośmiocylindrowe jednostki napędowe, automatyczne skrzynie biegów, wyposażenie we wszystkie gadgety i systemy poprawiające komfort i bezpieczeństwo wskazuje, iż auto skrojone jest pod klienta amerykańskiego, chociaż i w Europie znalazł nabywców. W Polsce samochód kosztuje ponad 300 tysięcy złotych. Od ubiegłego roku samochód sprzedawany jest jako Genesis G80 w wydzielonej z hyundaia marce Genesis. Od 1 listopada wiceprezesem odpowiedzialnym za rozwój tej marki jest współpracujący wcześniej z BMW Fayed Abdul Rahman.

Diesel z powietrza

Koncern z Ingolstadt, wraz z firmami partnerskimi Ineratec GmbH i Energiedienst Holding AG, ma zamiar uruchomić pilotażową instalację do produkcji paliwa e-diesel zlokalizowaną w Laufenburgu, w szwajcarskim kantonie Aargau. Energia niezbędna do produkcji, po raz pierwszy pozyskiwana będzie z odnawialnych źródeł energii. Paliwo to produkuje się w specjalnej instalacji, w procesie przekształcenia



nadwyżek energii wodnej w paliwo syntetyczne. Zachodzi tu proces chemiczny: zielona energia, generowana na miejscu w elektrowni wodnej, w procesie elektrolizy wody przekształca się w wodór i tlen. W następnym etapie, wodór reaguje z dwutlenkiem węgla z wykorzystaniem innowacyjnej i bardzo kompaktowej techniki mikrotechnologii. Dwutlenek węgla pozyskać

można wprost z atmosfery lub z gazów odpadowych. Podobnie jak w przypadku pozostałych e-paliw Audi, CO₂ jest tu jedynym źródłem węgla. W wyniku reakcji powstają związki węglowodorowe. W końcowym etapie procesu dzielą się one na właściwe paliwo Audi e-diesel oraz na wosk, wykorzystywany w innych gałęziach przemysłu.

Final w Afryce

W najbliższy weekend, 11 i 12 listopada, w Kapsztadzie (Cape Town) w RPA, odbędzie się finał sezonu 2017 Mistrzostw Świata w Rallycrossie. Mattias Ekström, Toomas Heikkinen i Reinis Nitišs wiążą z tym startem wielkie nadzieje. Ich celem jest piąte w tym sezonie zwycięstwo i tytuł wicemistrzów w klasyfikacji zespołowej. W klasyfikacji kierowców, Mattias Ekström skoncentrowany jest na pokonaniu Pettera Solberga i zdobyciu wicemistrzowskiego lauru. Liderem klasyfikacji jest Johan Kristoffersson.



Południowa Afryka gości Mistrzostwa Świata w Rallycrossie po raz pierwszy. Specjalny tor rallycrossowy Killarney International Raceway, oddany został do użytku w roku 2016.

Koncept CB4 Interceptor

Na wystawie EICMA 2017 znalazł się projekt Design Studio opracowany przez dział R&D włoskiej fabryki Hondy.

Zaprezentowany w tym roku koncepcyjny CB4 Interceptor jest pojazdem studyjnym. Jego podstawą był Koncept CB4, stworzony na potrzeby wystawy EICMA 2015. Tegoroczna wersja wskazuje nowy kierunek stylistyki powiązany z Café Racer. Kolorystyka utrzymana w czerni, łączy elegancję ze sportową stylistyką i futurystyczną technologią, wpisana w miękkie linie pojazdu.

W przedniej części motocykla zamontowano wentylator, który dzięki zamianie siły kinetycz-



nej w energię zasila dotykowy panel sterujący zamontowany na zbiorniku paliwa. Na ekranie kierowcy na bieżąco może śledzić drogę na mapie, wyświetlać alarmowe połączenia telefoniczne lub podłączać inne gadzety elektroniczne. ■

Badania techniczne

OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Instytut Transportu Samochodowego informuje o zmianach, jakie od 13 listopada nastąpią w badaniach technicznych pojazdów.

Płatność za przegląd techniczny przed jego wykonaniem, elektroniczna ewidencja stanu technicznego pojazdów oraz zwiększenie zakresu danych wprowadzanych do Centralnej Ewidencji Pojazdów to zmiany, które

zaczną obowiązywać od 13 listopada br.

Znowelizowane przepisy ustawy o ruchu drogowym dotyczące Centralnej Ewidencji Pojazdów (CEP) wprowadzają szereg rozwiązań m.in.



w okresowych badaniach technicznych pojazdów. Nowe prawo będzie obowiązywać od 13 listopada br., a jego celem ma być poprawa jakości danych w państwowym rejestrze oraz wzrost bezpieczeństwa w zakresie ruchu drogowego i obrotu pojazdami.

Jedną z kluczowych różnic jest moment wniesienia opłaty za badanie techniczne pojazdu. Od 13 listopada kierowca będzie zobowiązany do jej uiszczenia przed rozpoczęciem czynności badania technicznego. Do tej pory najczęściej



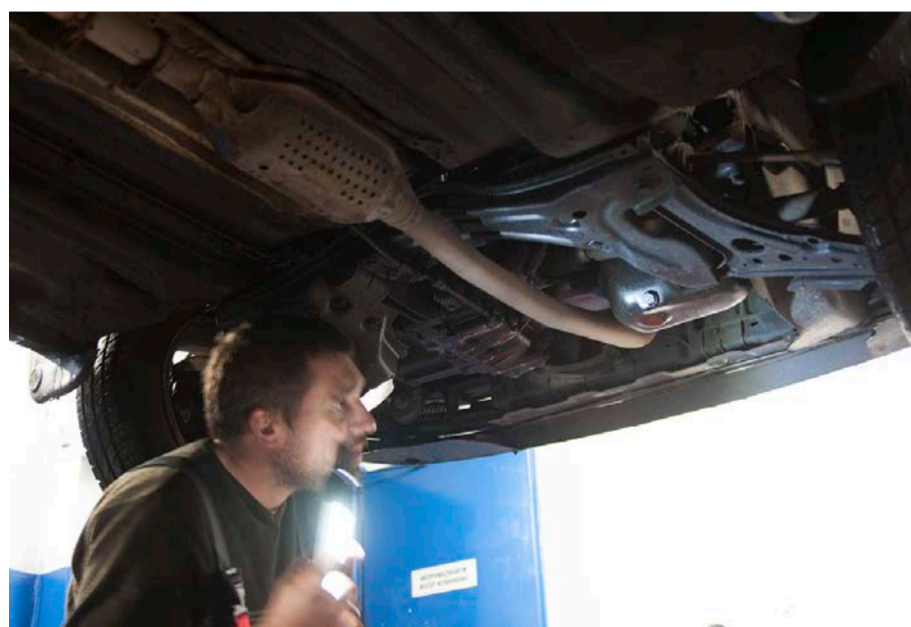
kierowcy płacili dopiero po zakończeniu przeglądu. Od zasady płatności z góry będzie wyjątek w przypadku rozliczenia usługi na podstawie faktury VAT z odroczonym terminem płatności, dedykowany np. przedsiębiorcom zarządzającym flotą pojazdów.

Kolejne różnice dotyczą samego badania i informacji o nim. Inaczej niż do tej pory, jeśli diagnosta znajdzie usterkę skutkującą wynikiem negatywnym badania technicznego będzie zobligowany do określenia jego wyniku jako „negatywny” i przekazania do CEP informacji o tym fakcie wraz z kodem usterki. Nie będzie możliwości przerwania badania w celu umożliwienia jej usunięcia. Co więcej kierowca nie może liczyć na zwrot pieniędzy. Do Centralnej Ewidencji Pojazdów będą zaś przekazywane na bieżąco dane o rezultatach badań technicznych. Krytyczny wynik badania zobliguje klienta do usunięcia uchybień w okresie 14 dni i ponownego wykonania badania pod ich kątem. Koszt wtórnej weryfikacji – na tej samej stacji kon-

troli pojazdów – wyniesie od 13 do 36 złotych, w zależności od wagi usterek. Klient będzie też mógł – po 14 dniach oraz w innej SKP – wykonać badanie, ale w pełnym zakresie i w związku z tym z pełną opłatą jak za badanie pierwotne, w którym stwierdzono usterki.

Dzięki zmianom w przepisach inni diagnosty będą posiadać informacje o tym, dlaczego konkretny pojazd nie przeszedł okresowego przeglądu. Tym samym ograniczy to zjawisko migracji części kierowców do stacji kontroli, w których bez względu na stan techniczny pojazdu, uzyskują pozytywny wynik badania.

Na mocy nowych przepisów zwiększy się także zakres danych wprowadzanych do Centralnej Ewidencji Pojazdów. Do CEP będą również trafiać informacje o zabezpieczeniach na pojeździe, w tym jego zajęciu przez organ egzekucyjny czy o zabezpieczeniu majątkowym, a także dane o istotnych szkodach powypadkowych (w przypadku pojazdów nieubezpieczonych) napływające z Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego – wagę tych informacji docenią z pewnością nabywcy pojazdów używanych. W CEP znajdują się też informacje o zatrzymanych dowodach rejestracyjnych i pozwoleniach czasowych przez



służby kontroli ruchu drogowego. Od 13 listopada grono podmiotów mających uprawnienia do zatrzymywania przedmiotowych dokumentów poszerzy się o Straż Graniczną.

Taryfikator za badania techniczne pozostaje bez zmian. ■

Gwiazdki NCAP

OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI

W testach EURO NCAP rozbijano nowy model Mitsubishi, Eclipse Cross SUV Coupe. Producent z satysfakcją informuje o uzyskanych ocenach w poszczególnych obszarach bezpieczeństwa.

Wysoki poziom bezpieczeństwa to jeden z atutów Mitsubishi Eclipse Cross. Zostało to potwierdzone ocenami w testach zderzeniowych, przyznanych w kategorii „Mniejszych samochodów terenowych”.

Bardzo wysoko oceniono system zapobiegający kolizjom (Forward Collision Mitigation), w który wyposażony jest nowy SUV Coupe marki Mitsubishi. System udowodnił swoją skuteczność, dzięki której - podczas wszystkich przeprowadzanych prób i przy wszystkich badanych prędkościach - albo całkowicie udawało się uniknąć najechania na przeszkodę, albo negatywne skutki kolizji zostały bardzo znacznie ograniczone.

W podsumowaniu stwierdzono, że Mitsubishi Eclipse Cross zdobył maksymalną liczbę punktów w wielu próbach i testach przeprowadza-

nych w ramach programu badań Euro NCAP, co zaowocowało maksymalną oceną 5 gwiazdek według klasyfikacji Euro NCAP.

SUV Eclipse Cross jest pierwszym modelem nowej generacji samochodów, które Mitsubishi Motor wprowadza na rynek. Drapieżny wygląd i dynamiczna sylwetka stanowią doskonałą oprawę dla koncepcji SUV-a i rozwiązań w zakresie napędu 4WD, z których słynie marka Mitsubishi. Wysyłka nowego kompaktowego SUV-a Eclipse Cross na rynek europejski rozpoczęła się 3 października 2017 r. Docelowo nowy model będzie oferowany na około 80 rynkach świata, w tym także w Australii, Ameryce Północnej i macierzystej Japonii. Przewiduje się, że w bieżącym roku fiskalnym (kończącym się 30 marca 2018 roku) na rynek trafi około 50 tysięcy egzemplarzy tego modelu. ■



Mitsubishi Eclipse Cross
Standard Safety Equipment

2017



Adult Occupant



97%

Child Occupant



78%

Pedestrian



80%

Safety Assist



71%



*Naprawisz samochód bez wychodzenia z domu lub biura.
Odbierzemy go i dostarczymy po wykonanym serwisie.
Szybko i profesjonalnie!*



*ul. Jagielska 42e, Warszawa
tel. recepcja: 885 90 70 70
www.powerfactory.waw.pl*

SERWIS SAMOCHODOWY

- przeglądy, naprawy
- diagnostyka komputerowa
- klimatyzacja, wulkanizacja

MOTORSPORT

- Eventy motoryzacyjne
- Szkoła jazdy
- Budowa i serwis aut sportowych
- Tuning, oklejanie

**ul. Jagielska 42E Warszawa
tel 885 90 70 70
powerfactory.waw.pl
facebook.com/POWERFACTRY/**

KALEJDOSKOP AUTOMOBILKLUBÓW

W Kalejdoskopie Automobilklubów publikujemy nadesłane informacje o lokalnych imprezach, akcjach i wydarzeniach.



AUTOMOBILKLUB CIESZYŃSKI

Finał RSMŚI w Cieszynie

W dniach 24-25 listopada 2017 odbędzie się 43. edycja Rajdu Cieszyńska Barbórka, która zakończy tegoroczną rywalizację w ramach Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Śląska. I właśnie podczas tych ostatnich w tym sezonie zawodów rozstrzygnie się walka o tytuł rajdowych mistrzów Śląska. Jak przystało na finał sezonu, Cieszyńska Barbórka nie należy do łatwych rajdów. Wymagające asfaltowe trasy Śląska Cieszyńskiego i zaskakująca jesienna, czasem nawet zimowa aura sprawiają, że poprzeczka w tych zawodach zawsze jest ustawiona wysoko.

Załogi zgłoszone do Cieszyńskiej Barbórki ruszą na odcinki specjalne z parku serwisowego, który w tym roku będzie zlokalizowany w Kaczycach przy ulicy Morcinka – na placu obok zlikwidowanej kopalni węgla kamiennego Morcinek. Pierwsza z nich wyjedzie na trasę zawodów w sobotę, 25 listopada o 7:50. Zmagania na odcinkach specjalnych poprzedzi ceremonia startu, która rozpocznie się na cieszyńskim Rynku w piątek, 24 listopada o godzinie 20.00.

W każdej z pętli kierowcy i piloci będą mieli do pokonania dwa oesy. Próby sportowe przygotowane przez Automobilklub Cieszyński będą pokonywane trzykrotnie. Pierwszą z nich będzie odcinek specjalny Hażlach. Jego liczącą 7,7 km trasę wytyczono w całości na terenie tej gminy. Następnie załogi będą rywalizować w miejscowościach Cisownica i Leszna Górna, gdzie rozegrany zostanie kolejny, 8-kilometrowy oes. Łącznie załogi pokonają nieco ponad 47. oesowych kilometrów.

Niestety, wbrew planom i zaawansowanym staraniom organizatora, rywalizacji w Cieszyńskiej



Barbórce nie poprzedzi efektowny odcinek miejski w centrum Cieszyna. Organizatorzy zawodów byli przygotowani do jego przeprowadzenia, zabezpieczenia i spełnienia restrykcyjnych wymogów Policji dotyczących zapewnienia bezpieczeństwa kibicom i mieszkańcom. Organizacja prologu wiąże się jednak ze sporymi ograniczeniami w ruchu, co mocno utrudniłoby funkcjonowanie okolicznych lokali, a także przeprowadzenie piątkowej imprezy w cieszyńskim teatrze.



Tegoroczną Cieszyńską Barbórkę zakończy ceremonia mety zaplanowana na godzinę 15:38 na Rynku w Cieszynie. Wtedy też poznamy załogę, która wywalczyła tytuł rajdowych mistrzów Śląska 2017, a także zwycięzców rywalizacji w poszczególnych klasach. W sobotnie popołudnie cieszyński rynek wypełnią nie tylko rajdowe samochody i zawodnicy, ale także dodatkowe atrakcje motoryzacyjne przygotowane przez organizatorów i partnerów imprezy.

Lista zgłoszeń opublikowana zostanie 20 listopada.

Radomir Motyl, dyrektor 43. Rajdu Cieszyńska Barbórka:

- W tym roku mocno pracowaliśmy nad tym, by uatrakcyjnić nasz rajd widowiskowym prologiem na ulicach Cieszyna. Zależało nam na tym, by przybliżyć rajdy mieszkańcom naszego regionu, zachęcając ich w ten sposób do kibicowania przy sobotnich odcinkach specjalnych. Jednak, aby spełnić wymogi dotyczące zabezpieczenia trasy musielibyśmy także bardzo mocno ograniczyć ruch pieszy w obrębie centrum miasta, praktycznie odcinając mieszkańców od wielu lokali, a także teatru. Zdajemy sobie jednak sprawę z tego, że promowanie rajdów nie polega na tym, by nadmiernie utrudniać życie mieszkańcom miejscowości, w których je organizujemy. Zawodników zapraszamy jednak do ścigania, a fanów do kibicowania przy odcinkach specjalnych. Na trasach jakie przygotowaliśmy w Hażlachu, Cisownicy i Lesz-

nej Górnej, na pewno nikomu nie zabraknie emocji i wrażeń.

Harmonogram 43. Rajdu Cieszyńska Barbórka (25 listopada) – 5. rundy Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Śląska 2017:

- 8:08 – OS1: Hażlach (7,7 km)
- 9:01 – OS2: Cisownica – Leszna Górna (8 km)
- 10:06 – Serwis A: 30 min. (Kaczyce, plac firmy J.P. Cover)
- 10:54 – OS3: Hażlach (7,7 km)
- 11:47 – OS4: Cisownica – Leszna Górna (8 km)
- 12:52 – Serwis B: 30 min. (Kaczyce, plac firmy J.P. Cover)
- 13:40 – OS5: Hażlach (7,7 km)
- 14:33 – OS6: Cisownica – Leszna Górna (8 km)
- 15:38 – ceremonia mety (Rynek, Cieszyn)

Patronat honorowy nad 43. edycją Rajdu Barbórka Cieszyńska objął Marszałek Województwa Śląskiego. Partnerami imprezy są firmy AC Pokale, VAG-Expert, BestDrive, Hotel Gambit, Grand, Instal Centrum, Inż-Bud, Ognik, Siedem Życzeń, Trio Ubezpieczenia, Viessman. Rajd wspierają także miasto Cieszyn, Gmina Goleiszów i Starostwo Powiatu Cieszyńskiego oraz Zespół Szkół Budowlanych w Cieszynie.

Organizatorem zawodów jest Automobilklub Cieszyński.

Oprac. Maciej Rzońca

Niestety, jest gorzej

ANDRZEJ DĄBROWSKI

Liczba wypadków i kolizji to też wzrost stawek ubezpieczeniowych. Właśnie we wrześniu zapłaciłem za samo OC o 200 zł. więcej niż przed rokiem. To dużo. Dodatkowo poinformowano mnie, że młodzi stażem kierowcy, a także starsi wiekiem płacą więcej i to bez względu na to czy mieli kolizje i wypadki, czy nie. Są jakieś wyliczenia, statystyki, punkty. Podobno kierowcy po siedemdziesiątce jeżdżą gorzej i tak jak młodzi, jeżdżący mniej bezpiecznie automatycznie wpisywani są w jakieś kategorie powodujące procentowy wzrost stawki OC. Jako Andrzej Dąbrowski poczułem się pokrzywdzony. Czy to, że urodziłem się w 1938 roku kwalifikuje mnie do trefnej grupy kierowców powodujących wzrost stawek ubezpieczeniowych?

Sorry, ale od wielu lat nie miałem wypadku czy stłuczki. Cały ubiegły rok startowałem w imprezach motorowych wygrywając kilka. W rajdzie „Żubry” w Krakowie byłem drugi za Sobiesławem Zasadą. Pomijam już pięć tytułów Mistrza Polski dziennikarzy. Uważam więc, że takie ukryte wyliczenia i statystyki nie powinny mieć miejsca. A tu jeszcze słyszę, że plany urzędników ubezpieczeniowych idą dalej. Wyższe stawki za OC mieli by płacić nie tylko sprawcy wypadków i kolizji, ale wszyscy, którzy szkód nie powodują, ale są karani za wykroczenia drogowe zwykłymi mandatami. Pytanie: czy za złe parkowanie, wyprzedzanie na zakazie, czy blokowanie lewego pasa na autostradzie też? Myślę, że możemy wkroczyć w jakieś absurdy, niemożliwe do uczciwej weryfikacji i właściwej



oceny. Kończąc ten wątek, przytoczę słowa z refrenu prezentowanej ostatnio ślicznej piosenki grupy Coast - „to bez sensu”...

Jak co rok w okresie Święta Zmarłych policja apeluje o rozsądek. Akcje Znicz w całej Polsce. Ale historia się powtarza. Znowu w tym roku doszło do ponad 500 wypadków. Liczba ofiar przekroczyła 40, a ponad 600 osób zostało rannych. No i, oczywiście, prawie 1600 kierujących pod wpływem alkoholu. Przypominam o tym dlatego, bo wpadła mi w ręce statystyka i koszt wszystkich zdarzeń drogowych w Polsce za rok 2015. Liczba naprawdę przerażająca. To ponad 48 miliardów złotych wyrwanych z budżetu państwa. Jak się okazuje, koszty które ponosi społeczeństwo z powodu ciężko rannych

ofiar wypadków są bardziej kosztowne dla państwa niż wydatki z powodu ofiar śmiertelnych. Bezdużne statystyki wskazują, że koszt jednej ofiary śmiertelnej szacowany jest na 2,05 mln zł. Ciężko rannej na 2,3 mln zł, lekko rannej na 26,7 tys zł. To zrozumiałe, że leczenie ranego, jego rehabilitacja, opieka socjalna, obciąża państwo wielkimi kosztami. Wypadki drogowe pochłaniają ogromne pieniądze, które przecież można by przeznaczyć na inne cele. Smutne też to, że liczba wypadków rośnie. Jeszcze w 2013 roczny koszt wydatków spowodowanych wypadkami wyniósł 30 mld zł. Prognozy na 2017 przewidują przekroczenie 50 miliardów! To przerażające. Drodzy kierowcy. Panie i panowie. Prowadźcie swoje mechaniczne konie z rozwagą, bo traci rodzina, państwo i społeczeństwo. ■

Wydarzenia i rocznice: październik 2017

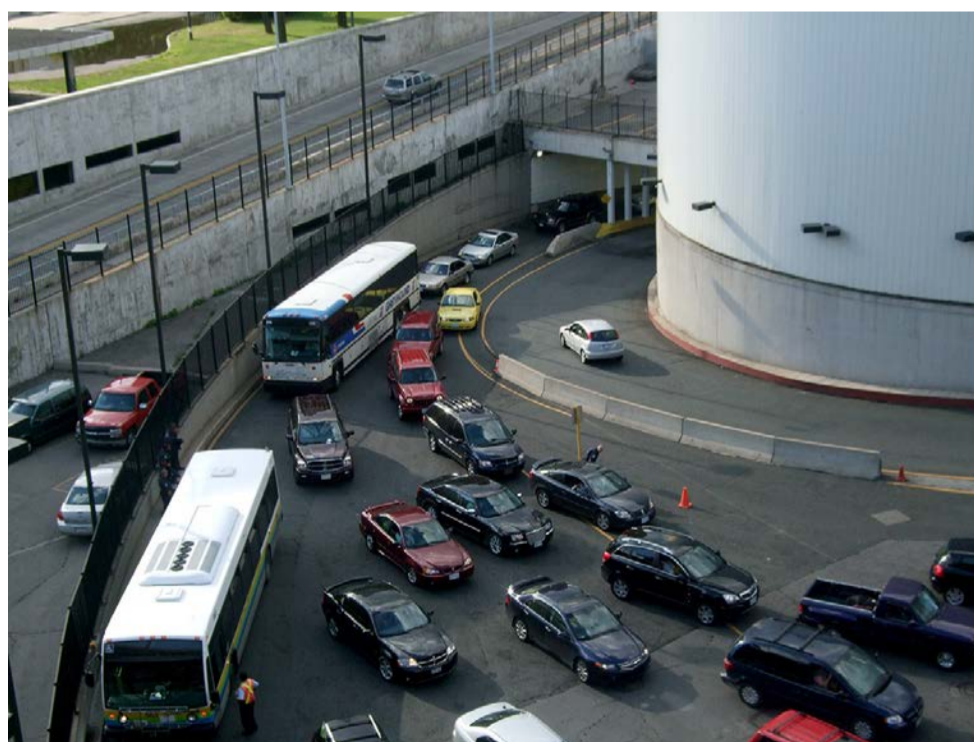
Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Tunel

Przez tysiące lat ludzie budowali mosty, które ułatwiały, a często wręcz umożliwiały dotarcie do konkretnego miejsca. Zawsze były – obok przełęczy – ważnymi obiektami mającymi wręcz strategiczne znaczenie. Wraz z pojawieniem się kolei żelaznej, a nieco później samochodów, nadzwyczajnego znaczenia nabrały także tunele. Początkowo ich drążenie było bardzo żmudne. Wszelkie prace wykonywano ręcznie, a i to przede wszystkim w korzystnym geologicznie terenie. Niezwykle przydatnym okazał się dynamit – w miarę bezpieczny w użyciu materiał wybuchowy opracowany i opatentowany w 1867 roku przez Alfreda Nobla.

Bardzo szybko zorientowano się w zaleczeniach podziemnych tuneli w miastach. Już w 1845 roku w Brooklynie (nie będącym wówczas dzielnicą Nowego Jorku) otwarto 500-metrowy tunel kolejowy pod ulicami miasta. Za pierwszą linię metra na świecie uznaje się 6-kilmetrową nitkę łączącą ulice Bishop's Bridge Road oraz Farringdon w Londynie, którą uruchomiono 10 stycznia 1863 roku. Wraz z pojawieniem się samochodów stało się oczywiste, że także tunele staną się – obok mostów – integralną i ważną częścią infrastruktury drogowych.

Ciekawym przykładem takiego obiektu może być – otwarty dla ruchu 3 listopada 1930 roku – tunel łączący Detroit w USA oraz Windsor w Kanadzie. Ma on 1570 metrów długości i poprowadzony został po dnie rzeki Detroit. Miał on wówczas ogromne znaczenie, jeśli się pamięta, że w tamtych latach właśnie w Detroit i okolicach skupiona była większość amerykańskiego przemysłu motoryzacyjnego. Zresztą do



dzisiaj jest on bardzo popularny jako drugie pod względem ruchu samochodowego połączenie między USA i Kanadą.

Myślę, że warto podkreślić fakt, że tunel Detroit-Windsor był pierwszym na świecie tego typu połączeniem pomiędzy dwoma państwami. Podkreślił to w dniu otwarcia burmistrz Detroit Frank Murphy mówiąc, że "projekt ten ozna- ➔➔



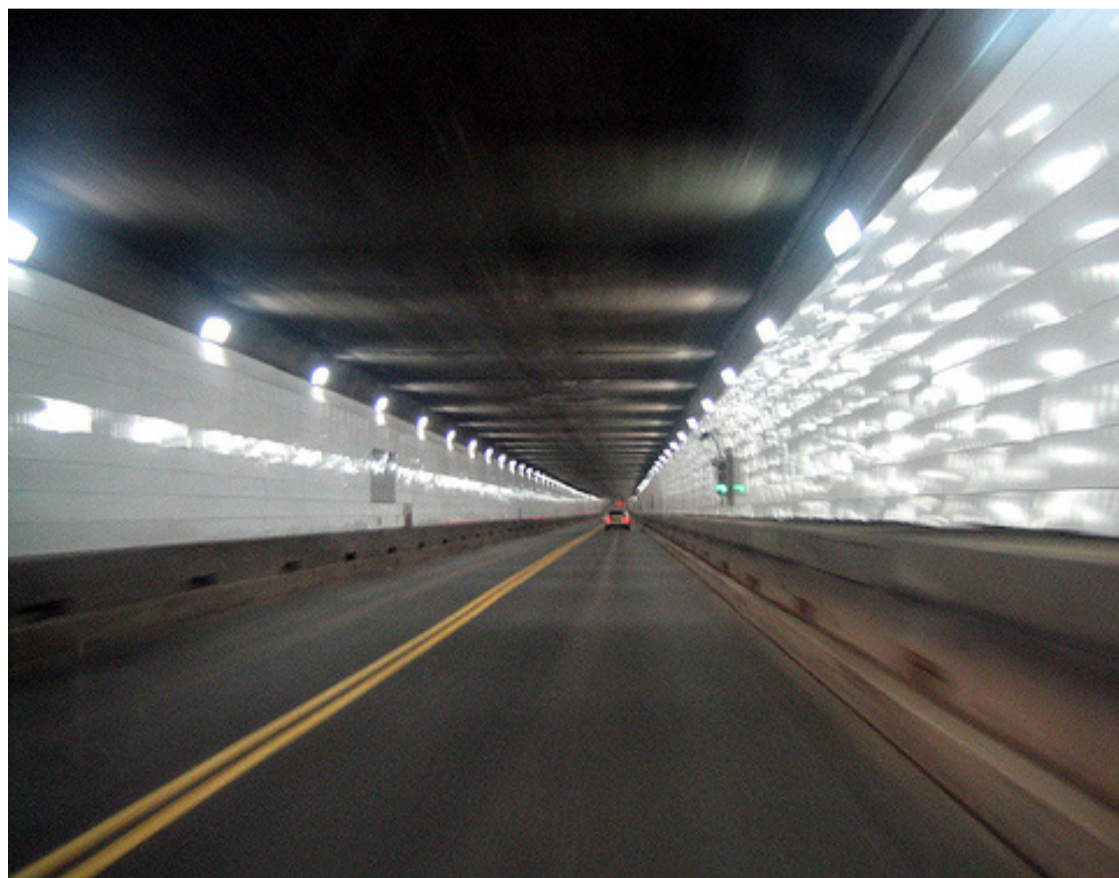
cza nowe zrozumienie naszego pragnienia zachowania pokoju, przyjaźni i braterstwa ludzi”.

Budowa tego tunelu trwała nieco ponad dwa lata. Zastosowano podczas niej wiele innowacyjnych rozwiązań i technologii. Wśród nich, stosowaną od niedawna, metodę polegającą na zatapianiu betonowo-stalowych segmentów tunelu i łączeniu ich pod wodą. W tym przypadku było to dziewięć 250-metrowych części składających się na część drogową oraz tunele wentylacyjne i ewakuacyjne. Już w czasie budowy tego obiektu projektanci mieli świadomość konieczności dobrej wentylacji podziemnej drogi. Za tę część prac odpowiedzialny został Amerykanin norweskiego pochodzenia Ole Singstad. Wywiązał się z tego zadania wyjątkowo skutecznie. Na każdym końcu tunelu powstały wieże o wysokości ok. 30 metrów. W każdej mieściło się 12 dużych wentylatorów, z których połowa wysysała “zużyte”, a druga połowa tłoczyła świeże powietrze. Były (i są) tak silne, że całkowita wymiana powietrza w tym tunelu trwa zaledwie 90 sekund.

W rezultacie, paradoksalnie, powietrze w tunelu pod rzeką Detroit było w rzeczywistości bardziej czyste, niż w samym mieście. Co więcej, ten sys-

tem wentylacyjny – mimo, iż ma już prawie 90 lat - działa znakomicie do dzisiaj. Jakość powietrza jest w tym tunelu tak dobra, że co roku jest częścią Free Press Marathon, jedyne na świecie maratonu mającego swoją trasę w podziemnym tunelu...

Kolejny tunel, o którym chciałbym napisać, został otwarty dużo później niż wspomniany wyżej, czyli 28 października 1992 roku. W tym dniu Gary Dothy, burmistrz miasta Duluth w stanie Minnesota przy amerykańsko-kanadyjskiej granicy, przeciął symboliczną wstęgę otwiera-



jąca tunel na międzystanowej autostradzie I-35. Był to ostatni odcinek ważnej autotrady (liczący 2518 km) wiodący z tego pogranicznego miasta na południe – przez stany Iowa, Missouri, Kansas, Oklahoma oraz Teksas – do granicy z Meksykiem. Jak ogłosił wówczas rząd federalny, w tym momencie system międzystanowych autostrad w USA został zrealizowany w 99,7 procentach...



Skończyło się dobrze, ale początki tego (w sumie niewielkiego) odcinka autostrady I-35 wcale nie były takie łatwe, a sprawa ciągnęła się – jak łatwo obliczyć – ponad 40 lat, gdyż pierwszy projekt odcinka autostrady przez Duluth powstał już w 1958 roku! W założeniu trasa miała przebiegać wzdłuż linii brzegowej jeziora Superior. Jednak wymagało to wyburzenia wielu budynków w śródmieściu. Ponadto projekt “odcinał” mieszkańców miasta od jeziora, czyli naturalnego miejsca wypoczynku. Spotkało się to ze zdecydowanym sprzeciwem mieszkańców miasta. Nie byli oni w tym osamotnieni, gdyż w latach 60-tych w wielu amerykańskich miastach zaczęto protestować przeciwko budowie autostrad, jeśli ich przebieg był w jakimś sensie ważniejszy niż interes mieszkańców. W protestach podkreślano, że podczas wytyczania autostrad nie brano pod uwagę istniejącej już infrastruktury miejskiej. W rezultacie w wielu miastach burzono tysiące domów, likwidowano setki firm, a dodatkowo – nieco paradoksalnie - zwiększał się lokalny ruch drogowy.

W 1970 roku powstała społeczna inicjatywa pod nazwą “Obywatele na rzecz integracji Autostrad i Środowiska” (Citizens for Integrating Highways and the Environment) argumentująca, że wybrzeże jest największym atutem miasta i wybudowanie dużej ekspresowej drogi pomiędzy nim, a centrum miasta jest fatalnym pomysłem.

Upór przyniósł kompromisowe rozwiązanie – porzucono ostatecznie koncepcję “autostrady na palach”, czyli tradycyjnego jej poprowadzenia z ewentualnym zastosowaniem wiaduktów,

a wzięto pod uwagę drażnienie tunelu, co też się stało. Na jego powierzchni natomiast powstał wspaniały park łączący się z jeziorem, który stał się ulubionym miejscem wypoczynku mieszkańców Duluth oraz turystów. Projekt był tak dobry, że zresztą niedługo po otwarciu tunelu otrzymał on nagrodę Excellence in Highway Award przyznawaną przez rządową agencję Federal Highway Administration. Wbrew pozorom (mając na uwadze lata walki o przebieg tego ostatniego kawałka autostrady I-35) ten podziemny korytarz nie jest taki długi, gdyż ma tylko... 450 metrów.

Tunel otrzymał nazwę Leif’a Eriksson’a, islandzkiego wikinga, który prawdopodobnie jako pierwszy Europejczyk dotarł do wybrzeża Ameryki Północnej (w rejonie obecnej Kanady) w okolicach początków pierwszego tysiąclecia naszej ery.

Jest także tunel – i zapewne nie jest jedynym na świecie – który powstał z czysto militarnych pobudek. Mam tu na myśli liczącą 2,7 kilometra trasę wykutą w skałach Afganistanu. Kraj ten pozornie tylko leżał na skraju zainteresowania światowych mocarstw. Dla Związku Radzieckiego był to kraj leżący na drodze do “skomunizowania” Pakistanu i Indii, jednych z najliczniejszych narodów na świecie. Jednym ze sposobów zaskarżenia sobie przychylności Afgańczyków stał się projekt przebicia wspomnianego wyżej tunelu zaproponowany przez



władze ZSRR w 1955 roku. W tamtym czasie był to najdłuższy i najwyższy (3363 m n.p.m.) położony tunel na świecie. Wykonano go w ciągu 8 lat i skracał drogę przez Hindukusz z północy kraju do stolicy w Kabulu z (nawet) trzech dni do około 10 godzin jazdy. Rekord "wysokości" utrzymał do 1973 roku, obecnie znajduje się na trzecim miejscu pod tym względem. Ponadto dotychczasowa droga przez przełęcz Salang pięła się na wysokość aż 3878 metrów i zimą była często kompletnie nieprzejezdna.

Po militarnej agresji ZSRR na Afganistan w 1979 roku tunel Salang nabrał wyjątkowo ważnego znaczenia strategicznego. Łączył on stolicę Afganistanu Kabul z północnymi rejonami kraju. Był on szczególnie mocno chroniony przez wojska radzieckie, gdyż każdego dnia przejeżdżały tamtędy konwoje z wojskiem i zaopatrzeniem. 3 listopada wydarzyła się w tunelu tragedia, której szczegóły Rosja do dzisiaj trzyma w tajemnicy. Według najbardziej prawdopodobnej wersji w tunelu doszło do zderzenia cysterny z paliwem z jakimś innym pojazdem. Doszło do wybuchu i gwałtownie rozprzestrzeniającego się pożaru. Ponieważ w tunelu znajdowało się mnóstwo innych ciężarówek z żołnierzami i amunicją rozpoczęła się reakcja łańcuchowa – eksplodowały kolejne i kolejne pojazdy. Dodatkowo, żołnie-

rze strzegący wylotów tunelu byli przekonani, że nastąpił atak partyzantów i zablokowali te wyloty czołgami dodatkowo utrudniając czy wręcz uniemożliwiając ucieczkę...

Według oficjalnych radzieckich danych w tej katastrofie zginęło 176 osób – 64 żołnierzy oraz 112 Afgańczyków. Natomiast pierwsze raporty (później pominięte) informowały o śmierci 700 żołnierzy radzieckich oraz 2 tysięcy Afgańczyków. W oficjalnej wersji w tunelu doszło do zderzenia dwóch samochodów, które spowodowały zator. Ten z kolei przyczynił się do gwałtownego wzrostu poziomu tlenu węgla, który powodował śmiertelne zatrucia ofiar. Nic nie wspomniano o eksplozji czy pożarze.

Po wycofaniu się wojsk radzieckich z Afganistanu w 1989 roku tunel Salang podupadł pod względem technicznym, a pod rządami Talibów został kompletnie zdemolowany i nie nadawał się do użytku. Pełną jego funkcjonalność przywróciły wojska NATO w 2002 roku, już po obaleniu reżimu Talibów.

Współczesne techniki drążenia podziemnych korytarzy, zwłaszcza z użyciem maszyny TBM (Tunnel Boring Machine) sprawiły, że tunele buduje się obecnie dużo szybciej i łatwiej. W rezul-



tacie stały się powszechnym elementem infrastruktury drogowej. Draży się je w górach, ale także w miastach, pod rzekami i dnem morskim. Warto tutaj wspomnieć o dwóch norweskich tunelach – Eiksund o długości 7765 metrów, ale rekordowej głębokości 287 metrów



pod powierzchnią morza (fiordu) oraz Laerdal liczącym 24510 metrów, czyli aktualnie najdłuższym tunelem drogowym na świecie.

Do najbardziej znanych (i zatłoczonych) tuneli drogowych należą te, wykute w Alpach - szwajcarskie Święty Gothard oraz San Bernardino czy włosko-francuskie Mont Blanc oraz Frejus. Ale ważną rolę w usprawnieniu ruchu drogowego spełniają także polskie tunele, jak ten pod centrum Katowic (657 m) czy warszawski, podziemny odcinek Wisłostrady (900 m). Najdłuższym obecnie tunelem drogowym w Polsce jest – oddany do użytku w 2016 roku – tunel pod Martwą Wisłą liczący 1377,5 m.

Natomiast najbardziej chyba wyczekiwany tunel w Polsce jest połączenie tą metodą wysp Wolin oraz Uznam w Świnoujściu pod rzeką Świną. Obecnie wszystko zmierza ku szczęśliwemu końcowi, gdyż jest już zapewnione finansowanie przedsięwzięcia, a niedawno zakończył się etap zbierania ofert przez potencjalnych wykonawców. Poważna inicjatywa budowy tunelu pojawiła się już w 1996 roku. Organizatorem i działaczem Społecznego Komitetu Budowy Tunelu pod rzeką Świną w Świnoujściu był Stanisław Możejko, prezydent tego miasta w latach 1998-2000. ■

WYDAWCA

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

REDAKTOR NACZELNY

Mirosław Rutkowski

DTP

Motopress Sp. z o.o.

ZESPÓŁ I WSPÓŁPRACOWNICY

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

DZIAŁ REKLAMY I PATRONATÓW

Anna Pisarska, 502 627 674, anna.pisarska@bruxmedia.pl

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: Mirosław Rutkowski.



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl