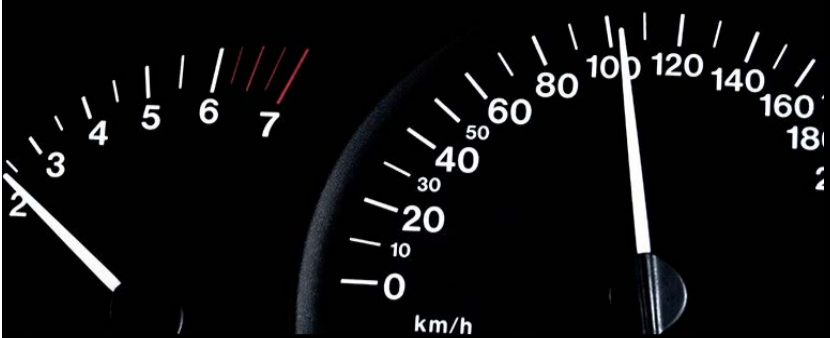


iAuto

Numer 152, luty 2021



w wydaniu



Kalejdoskop - 3

Budżetowe auto? - 6

Mam tę moc! - 11

Przystanek miasto (i nie tylko) - 15

Japończyk we włoskiej stylizacji - 18

Show must go on? - 22

Puli - zapomniana marka z Węgier - 27

Car of the Year 2021 - 32

Ostatni prawdziwy muscle car - 34

Pucu, pucu, glancu, glancu... - 40

Dewizowy luksus na kołach - 44

Subiektywny TOP 10 - 49

Lata mijają, świat się zmienia - 52

23 lata wcześniej - 53

Pół miliona później - 55

Kalendarium - 57

iAuto
miesięcznik

Wydawca

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

Redaktor Naczelny
Miroslaw Rutkowski
iauto@prowarszawa.pl

Redaguje zespół

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za
treść reklam

Teksty i fotografie są chronione prawami
autorskimi

iAuto

OD REDAKCJI



Wiele lat temu na ulicy Marszałkowskiej w Warszawie, nieopodal Składnicy Harcerskiej stała niewielka budka. W niej od rana do późnego popołudnia siedział pan, który za niewielkie pieniądze napełniał zapalniczki gazowe. Dziś taki gaz można bez problemu kupić, mniejszy albo większy, do wyboru. W czasach, o których mowa "takich zwierząt nie było". Dodatkowo, w zapalniczkach jednorazowych pan ów dorabiał zaworki i taka zapalniczka przestawała być jednorazówką. To bardzo cieszyło palaczy, wszak zapalniczka mogła służyć aż do skończenia w niej krzesiwa. A i wtedy można było próbować u pana w budce żywot zapalniczki przedłużyć.

W tym samym miejscu, również za niewielkie pieniądze, można było napełnić wkłady do długopisów. Dzięki tej usłudze długopis służyć mógł długo, można było pisać pamiętniki, listy, podania, raporty albo donosy. Jak się długopis wypisał, a talent lub obowiązek wzywał, to wystarczyło pojechać na Marszałkowską.

Mowa o czasach zamierzchłych i, zasadniczo, słusznie minionych. Chociaż Składnicy Harcerskiej, gdzie zieleniło się od mundurków dla chłopców i szarzało od tych dla dziewcząt i można było kupić saperkę, kompas czy odznaki sprawności. To czasy, w których mleko kupowaliśmy w butelkach, a po spożyciu okowity opakowanie również odnosiło się do skupu. To czasy, w których ulubionym długopisem można było pisać, i pisać, i pisać, do upojenia, pięć czy dziesięć lat.

Gdyby ktoś wtedy powiedział, że życie samochodu skalkulowane będzie na pięć, sześć lat, mógłby trafić do wariatkowa. Pięć lat? Powszechnie było wiadomo, że Fiaty rdzewiały zanim jeszcze trafiły na linię produkcyjną, ale przecież ratowało się je przez długie lata. Jeśli się psuły, to się naprawiało, dziury w podłodze łatało, progi wymieniało. A zabezpieczanie karoserii było jednym z lepszych biznesów późnego PRL-u.

Może biegli w ekologii wyjaśnią, co poszło nie tak? Dlaczego należy wymieniać podzespoły, a nie da się ich naprawiać. No i dlaczego dwudziestoletnie auta są passé? I długopisy się wyrzuca, a nie napełnia wkłady nowym tuszem.

Szerokiej drogi



Miroslaw Rutkowski

Tankujemy, ładujemy

Zgodnie z informacją podaną przez Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych i Polską Organizację Przemysłu i Handlu Naftowego użytkownicy samochodów elektrycznych mają możliwość ładowania akumulatorów w jednej z 1 364 ładowarek. Jedynie 150 ładowarek, w tym 105 tzw. szybkich, zlokalizowano na stacjach benzynowych. Natomiast tankowanie samochodów spalinowych możliwe jest na jednej z 7 628. stacji paliw. 3 659 należy do niezależnych dystrybutorów, 1 811 to stacje Orlenu,



a 513 Lotosu. Te ostatnie, w związku z przejęciem Grupy Lotos przez Orlen będą sprzedane innemu podmiotowi. Przy supermarketach działało 187 stacji paliw i tam paliwa były najtańsze. Pozostałe, 1 569 stacji należy do koncernów międzynarodowych jak BP, Shell, CircleK, Amic, As24 czy IDS. A tak przy okazji - ceny paliw wróciły do poziomu sprzed zarazy, czyli w Warszawie osiągnęły pułap 5 zł z litr ON i 95. To efekt niewielkiego wzrostu cen surowca na rynkach światowych i sporego spadku wartości złotówki.

innogy.pl! rezygnuje

Po niespełna dwóch latach kończy się wynajem na minuty elektrycznych BMW w Warszawie. Firma innogy Polska rezygnuje z tej formy działalności. Okazało się, że biznes się nie opłaca, znacznie zapewne miało dość, powiedzmy bezstresowe,

wykorzystywanie charakterystyki napędów elektrycznych przez mniej doświadczonych kierowców. Firma poinformowała swoich klientów, iż aplikacja, przez którą można się logować i wynajmować samochody będzie działała do czerwca, jednak

najem samochodów innogy.pl zakończy się 15 marca.

Operator zawarł umowę z firmą Traficar, do której dotychczasowi klienci innogy.pl będą mogli się przenieść. Jednocześnie firma poinformowała, że zamierza się skoncentrować na podstawowych obszarach działalności, w tym na rozwijaniu infrastruktury ładowania samochodów elektrycznych i pozyskiwaniu energii elektrycznej z wiatru i słońca.

Dbamy o komfort życia warszawiaków
innogy **go!** to pierwszy całkowicie elektryczny, bezspalinowy car sharing w mieście.

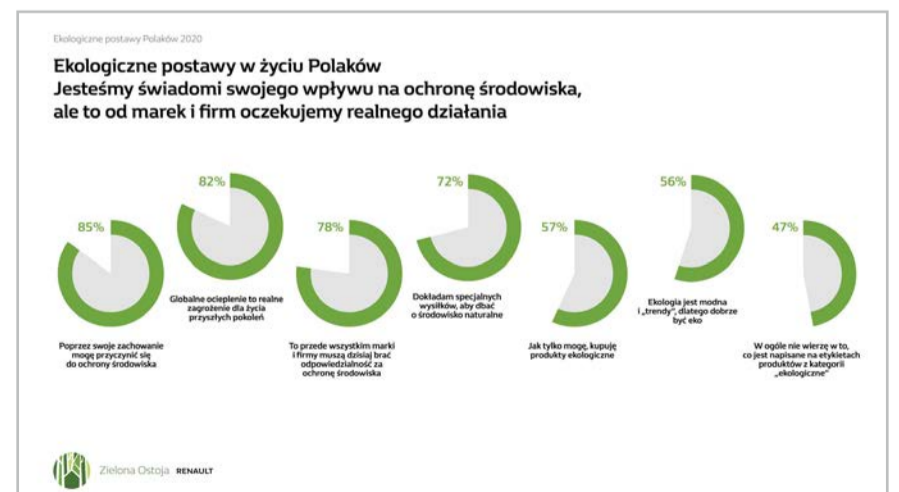
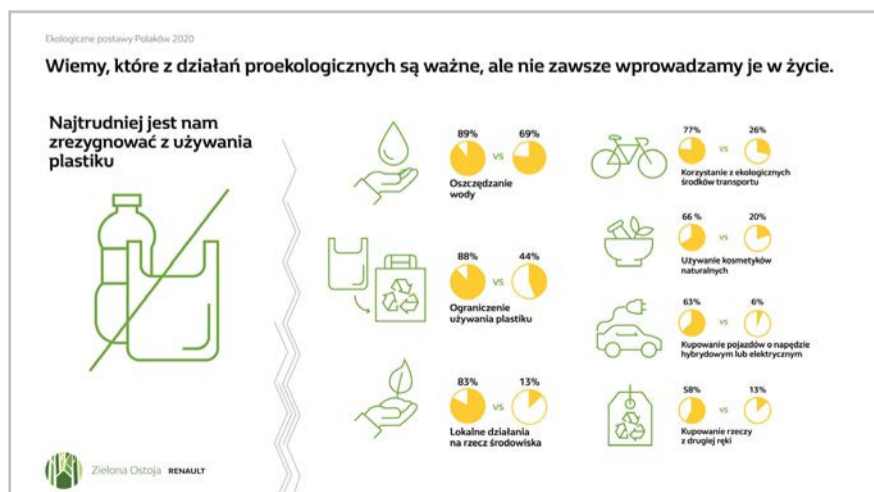
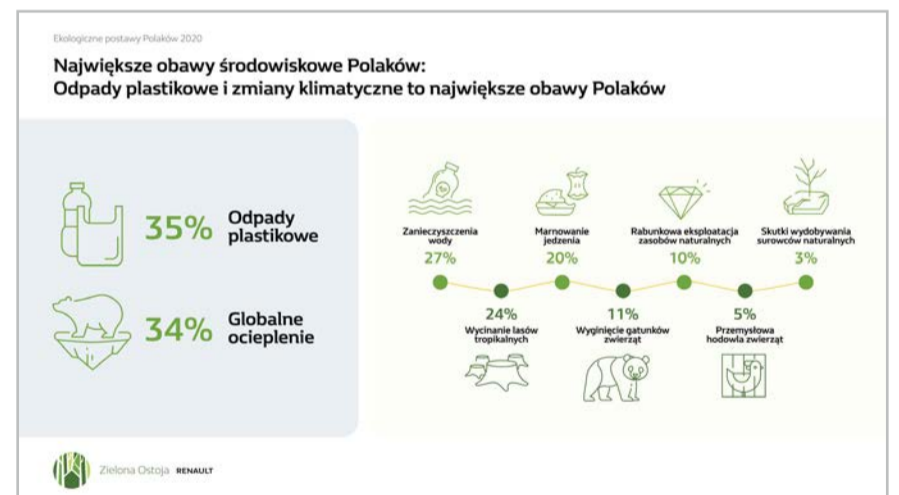
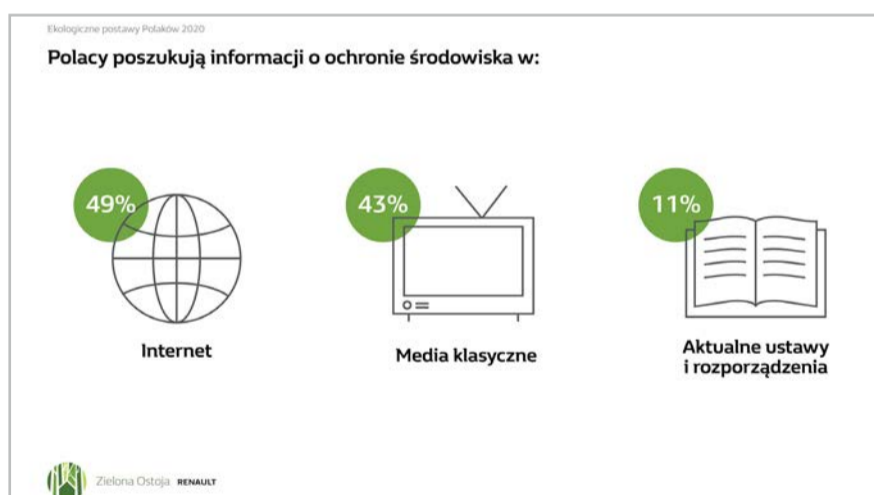
- ⚡ **Masz elektryczne BMW, kiedy potrzebujesz**
500 komfortowych BMW i3 jest do Twojej dyspozycji - naładowane, ubezpieczone i czyste.
- 🕒 **Jeździsz buspasami**
Nie musisz stać w korkach, dzięki czemu docierasz szybciej do celu.
- 💰 **Płacisz tylko za czas najmu**
Nie ponosisz żadnych dodatkowych opłat (km, parkometr, ładowanie auta).
- 🌿 **Jesteś eko**
BMW i3 jest bezemisyjny i wspiera walkę ze smogiem w Warszawie.

Zielona ostoja Renault

Wydaje się, że wiemy o konieczności dbania o wodę, ziemię, powietrze i wszystkie żyjące organizmy. O zmianach klimatu czy ginących gatunkach słyszeli wszyscy, wiemy, że współczesna cywilizacja jest śmiertelnym zagrożeniem dla planety i nas samych. Na pytanie, jak wygląda wiedza Polaków o ekologii i jak się wobec zagrożeń zachowujemy odpowiada badanie GfK (Growth from Knowledge). Nie jest tak źle, jak mogłoby się wydawać, ale dobrze też nie jest. Co prawda rośnie świadomość ekologiczna, ale realna wiedza i konkretne działa-

nia pozostawiają wiele do życzenia. Wyniki badań ilustrują infografiki.

Konsekwencją wyników badań jest Zielona Ostoja Renault zlokalizowana nieopodal Rezerwatu Świder w Otwocku. Powstała z myślą o tych, którzy w obliczu globalnych wyzwań chcą działać lokalnie dla środowiska. Grupa Renault oddała społeczności przestrzeń edukacyjną, w której każdy może rozwinąć swoją świadomość ekologiczną. Celem miejsca jest przekazywanie wiedzy oraz inspirowanie do działania na rzecz środowiska naturalnego. Wspólne warsztaty, poznawanie przyrody i odkrywanie ekologii dają realną wartość dla planety, jaką jest wiedza i konkretne działanie. Zielona Ostoja Renault to przestrzeń zbudowana wokół idei zrównoważonego rozwoju, wspólnego doświadczania i dialogu. Projekt Renault, realizowany jest wspólnie z miastem Otwock, Centrum UNEP/GRID-Warszawa (United Nations Environment Programme/Global Resource Information Database) i duńską siecią handlową Jysk.



COTY po polsku

Mniej więcej trzydzieści lat po tym, jak pierwszy polski dziennikarz znalazł się w międzynarodowym gronie żurnalistów wybierających samochód roku, również i w Polsce powołano taki plebiscyt. Inicjatorem powstania Car of the Year Polska jest Wojciech Sierpowski, który zaprosił do współpracy dwudziestu piszących o samochodach kolegów z różnych redakcji. Po raz pierwszy tytuł samochodu roku w Polsce przyznano w ubiegłym roku modelowi Kia X-ceed, w tym roku koreański producent ponownie został uhonorowany za model Kia Sorento.



Zgodnie z regulaminem w konkursie oceniane są samochody wprowadzone do sprzedaży przed 1 listopada ubiegłego roku i zostały udostępnione do testów. Dziennikarze oceniają poziom zaawansowania technologicznego, funkcjonalność, ergonomię, właściwości jezdne, relację ceny do walorów samochodu, design, teoretyczny poziom bezpieczeństwa, jakość wykonania i innowacje. W październiku Jury ogłasza listę wszystkich modeli zakwalifikowanych do konkursu, na początku listopada wybierana jest piątka aut, spośród których ostatecznie wybierany jest model roku. W finałowym głosowaniu każdy juror ma do dyspozycji 20 pkt, maksymalna liczba punktów przyznana pierwszemu miejscu – 10 punktów, na pierwszym miejscu można wskazać tylko jeden samochód, punkty muszą zostać przyznane minimum trzem samochodom, w przypadku remisu decyduje liczba pierwszych miejsc). Każdy juror zobowiązany jest do przedstawienia krótkiego uzasadnienia swojej punktacji.

Qashqai po nowemu

Jeden z bardziej udanych samochodów w kategorii crossoverów został gruntownie przeprojektowany. Nowy Qashqai otrzymał całkowicie odnowione nadwozie i wnętrza, wyposażono go w innowacyjne technologie i zelektryfikowane układy napędowe. Jak informuje producent: *Nissan Qashqai trzeciej generacji jest pierwszym nowym modelem przeznaczonym na rynek europejski wykorzystującym platformę CMF-C. Zastosowano w niej najnowocześniejsze rozwiązania konstrukcyjne i technologiczne dostępne obecnie w branży motoryzacyjnej.*

W pandemicznej rzeczywistości prezentacje nowych lub modernizowanych modeli często odbywają się wirtualnie. Odnowiony Qashqai prezentowany był 18 lutego właśnie w ten sposób. Zaletą takiej formy prezentacji jest fakt, iż odbywa się

ona jednocześnie w wielu miejscach jednocześnie, wadą... no cóż. To nie jest to samo, co spotkanie z samochodem w realu. Więcej o nowym Nissanie na naszej stronie: iauto.warszawa.pl



Budżetowe auto?

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI, ZDJĘCIA: DOMINIK KALAMUS

Pierwsze zaskoczenie, to bryła nadwozia. Gdyby nie logo, określenie marki byłoby trudne. Nowe Sandero i Sandero Stepway wcale nie wyglądają na ubogich krewnych wśród innych aut, wręcz przeciwnie. Więcej niespodzianek nowe Sandero kryje w środku.



Pojęcie samochodu budżetowego oznacza, że auto jeździ, hamuje, skręca i właściwie tyle. Ani ładne, ani komfortowe, za to tanie w zakupie i proste w naprawach. Niezbyt wyszukane konstrukcyjnie. Przed dwudziestu laty taka definicja do reaktywowanej przez francuski koncern Dacii

pasowała, od kilku lat już coraz mniej. Już przy okazji szeregu materiałów, jakie publikowaliśmy dwa lata temu o Dusterze, pojęcie „budżetowy” nie bardzo do samochodu pasowało. Po spotkaniu z odświeżonym Sandero określenie to definitywnie należy odłożyć do lamusa. Albo zmienić jego sens. Dlaczego? →→



O nadwoziu wspominałem. Sandero wpisuje się w obowiązującą obecnie stylistykę projektowania samochodów. Nadwozie jest całkowicie przeprojektowane. Nieco „urozło” w stosunku do poprzedniej wersji, jest całkiem spore jak na standard tzw. segmentu B. Nowy kształt lamp tylnych i reflektorów z przodu ma być charak-



terystyczny dla wszystkich modeli Dacii. Stylistyczny zabieg polegający na połączeniu świateł poziomą linią sprawia wrażenie, iż auto wydaje się szersze. Taki szczegół jak logotyp marki w reflektorze i kloszu lamp tylnych, to jakby komunikat w stylu „jestem Dacia, i jestem z tego dumna”. I coś w tym jest. Samochód może się podobać zwłaszcza w wersji crossovera, jakim jest Sandero Stepway. Od Sandero odróżniają tą wersję inne przetłoczenia maski, relingi dachowe (pomysłowo zmieniane w bagażnik dachowy!), nakładki błotników, →→



drzwi, podwyższone zawieszenie. O ile Sandero jest samochodem o charakterze miejskim, niespecjalnie zwracającym uwagi, to Stepway zaprasza na przygodę. O własnościach terenowych tej odmiany trudno cokolwiek powiedzieć, skoro nie zjeżdżałem z asfaltu. Jeszcze o światłach – we wszystkich poziomach wyposażenia reflektory LED włączają

się automatycznie i zapewniają znacznie lepsze oświetlenie drogi niż we wcześniejszych wersjach modelu.

Wnętrze również nie robi wrażenia taniochy. Nadal królują plastiki, w niczym to jednak nie przeszkadza. Zdumiewające, ale są miłe w dotyku. Dużo

dają tekstylne wstawki na desce rozdzielczej, estetyczne nawiewy powietrza, ładnie zaprojektowana i wygodna kierownica. Smartfon, z którym można skonfigurować funkcje jednego z trzech dostępnych systemów (zależnie od opcji wyposażenia) Media Control, Media Display lub Media Nav, umieścić można w specjalnym, montowanym fabrycznie uchwycie.

Media Control to nieodpłatna aplikacja Dacia →→





Media Control, w której smartfon zarządza multimediami przez Bluetooth lub USB. System zapewnia dostęp do stacji radiowych, muzyki, łączności telefonicznej, komunikatów, aplikacji GPS czy poleceń głosowych Siri lub Android. Radio można obsługiwać za pomocą przycisków w kierownicy lub przełącznika zespolonego pod kierownicą. Media Display to dodatkowo 8-calowy ekran dotykowy

na środkowej konsoli. Interfejs jest kompatybilny ze stosowanymi w smartfonach systemami operacyjnymi Android Auto i Apple CarPlay. W Media Nav system jest wzbogacony o pokładową nawigację.

Wygodne i dobrze wyprofilowane fotele z przodu z odpowiednim zakresem regulacji są estetyczne i uzupełniają dobre wrażenie. I kolejny drobiazg – haczyki na torby z zakupami w dość obszernym bagażniku.

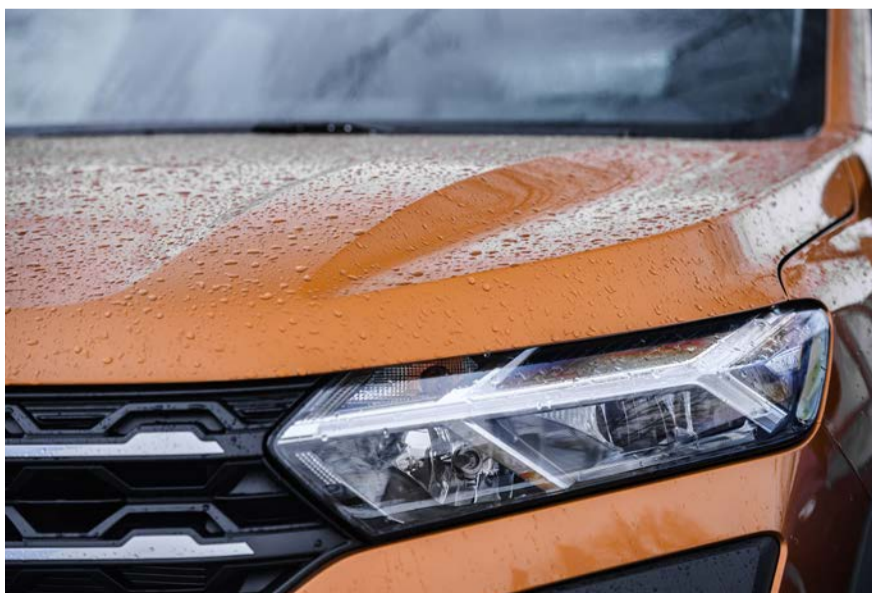
Sandero napędza trzycylindrowy silnik o pojemności 1000 cm³ w jednej z trzech odmian różniących się osprzętem. Wyłącznie w Sandero oferowany jest silnik Sce 65, wolnossący o mocy 65 KM i współpracujący z manualną, pięciobiegową przekładnią. Ta sama konstrukcja z turbosprężarką oznaczona TCe 90, może współpracować z 6-biegową przekładnią manualną lub automatem CVT. I w trzeciej wersji mamy silnik TCe 100 zasilany benzyną i gazem LPG. Napęd przekazywany jest przez sześciobiegową przekładnię manualną. Po zatankowaniu 50 litrów benzyny i 40 l gazu zasięg auta wynosi około 1300 km. Oczywiście silniki spełniają aktualne normy emisji spalin. W każdej wersji dostępny jest też system Stop&Go, którego osobiście nie lubię, jednak

w miejskim ruchu się sprawdza. Najślabszy silnik nie czyni z Sandero demona dynamiki, jednak zapewnia wystarczający moment obrotowy do sprawnego poruszania się po drogach. Silniki wyposażone w turbinę pozwalają na dynamiczną jazdę w mieście i na autostradach. I tu dwa zaskoczenia, jedno – na autostradzie można rozmawiać bez podnoszenia głosu. Drugie – kierowca nie wyczuwa różnicy →→





między zasilaniem gazem i benzyną. Dopiero gdy na wyświetlaczu pojawia się stan paliwa LPG wiemy, że jedziemy „na gazie”. Po jednodniowych jazdach w czasie prezentacji o rzeczywistym zużyciu paliwa trudno cokolwiek powiedzieć. Należy się spodziewać sporych różnic zależnie od stylu jazdy. Wykorzystując silniki z turbodoładowaniem do bardzo dynamicznej jazdy uda się pewnie przekroczyć 10 l na każde 100 km, jadąc optymalnie powinno się udać utrzymać apetyt na poziomie połowy tej wartości.



Samochód jest wyposażony w systemy bezpieczeństwa: ogranicznik prędkości, ESP oraz regulator prędkości, wspomaganie nagłego hamowania, monitorowanie martwego pola, wspomaganie parkowania oraz ruszania pod górę.

We wszystkich detalach Sandero daje się wyczuć intencje producenta. Auto ma być tanie, ale nie tandetne, musi spełniać rzeczywiste potrzeby użytkownika, musi być bezpieczne i funkcjonalne, oszczędne w eksploatacji i spełniające restrykcyjne normy emisji spalin. Sandero to auto, o którym można powiedzieć, że nie ma w sobie nic nadzwyczajnego i właśnie to jest jego zaletą. Ma wszystko, czego mogą oczekiwać klienci, od najprostszej wersji Sandero w cenie 40 900 zł, do najbogatszej Sandero Stepway za 57 900 zł. A po zamówieniu wszelkich dostępnych opcji można wydać o kilka tysięcy więcej. Wydaje się, że odnowiona oferta aut segmentu B (jest jeszcze Logan, pojawi się w sprzedaży wiosną) ma wszystko, czego potrzeba za dość umiarkowane pieniądze. Czy Dacia odniesie kolejny sukces rynkowy – okaże się za czas jakiś. ■

Mam tę moc!



Citroen C5 Aircross Hybrid

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC, ZDJĘCIA: AUTOR, SERWIS PRASOWY

Citroen C5, kiedyś sedan, dzisiaj ma wszystko to, co powinien mieć komfortowy SUV: nieco nietypową stylistykę i ciekawy charakter. To połączenie sportowca i eleganckiego SUV-a, który - być może - da sobie radę również w terenie. Imponuje przestronnym wnętrzem, nowoczesnymi multimediami i licznymi asystentami kierowcy. Ten samochód na pewno zostanie zauważony.

Od niedawna dostępny jest na naszym rynku również w 225-konnej hybrydowej odmianie. Taki właśnie miałam do dyspozycji przez kilka dni. I jak było?

Ale po kolei. Patrząc na ten samochód podobać się może wszystko, przede wszystkim jednak sympatyczna, trochę szelmowsko uśmiechnięta twarz

auta z oryginalnymi światłami oraz designerski grill z chromowanym logo marki i ciekawy rysunek reflektorów. Zgrabna sylwetka i wyrazisty tył auta współgra z jego sportowym charakterem dzięki nisko opadającej linii dachu. Wygląda super i jest typowym Citroenem – wyważonym, stylowym, bez przesadnej agresji i udziwnień. Zgodnie z panującą moto-modą, producent daje nam możliwość →→



wyboru dwukolorowego lakieru nadwozia - dach i kolor lusterek bocznych auta odcinają się od pozostałych elementów nadwozia. Opony w testowanym modelu są w rozmiarze 205/55 R19. Citroën C5 Aircross mierzy 4500 mm długości, 1969 mm szerokości, 1689 mm wysokości, a rozstaw osi wynosi 2730 mm. Te wymiary sprawiają, że wnętrze ofe-

ruje dużo przestrzeni, komfort podróżowania dla 4 osób (może podróżować nim także 5 osób) i spory bagażnik o pojemności 460 l, a po złożeniu tylnej kanapy 1510 l.

Wnętrze ciekawe. Estetyczny kokpit jest ergonomiczny i dopracowany w detalach. Wysoko →→





umieszczony fotel kierowcy z szerokim zakresem regulacji daje poczucie komfortu. Cieszą oko chromowane akcenty, atrakcyjnie zaprojektowana tapicerka i czytelne zegary. Fotele, dzięki specjalnej konstrukcji, są wyjątkowo wygodne i mają sporą regulację. Z tyłu można poczuć się jak w limuzynie - pasażerowie mają do dyspozycji trzy niezależne fotele. Każdy z nich ma regulację wzdłużną oraz kąta pochylecia oparcia. We wnętrzu nowego modelu oprócz stylistyki deski rozdzielczej i jej eleganckich materiałów wykończeniowych uwagę zwracają dwa ekrany - komputera pokładowego i multimedialny. Cyfrowy zestaw wskaźników, można personalizować, wyświetlając informacje charakterystyczne dla napędu hybrydowego: wskaźnik mocy, zasięg w trybie elektrycznym i spalinowym, czas ładowania, szybkość ładowania oraz tryby jazdy. Poza tym mamy do dyspozycji 8-calowy ekran dotykowy z możliwością szybkiego i wygodnego podłączenia smartfona (interfejsy Android Auto i Apple CarPlay). System Connect Navi został specjalnie zaadaptowany do technologii hybrydowej i wskazuje miejsca,



w których ulokowano ładowarki. Pokazuje również strefy, które mogą być pokonane w trybie elektrycznym w zależności od poziomu naładowania akumulatora. Gdyby ktoś miał wątpliwości w jakim trybie się porusza: hybrydowym, sportowym czy elektrycznym (choć trudno tego nie zauważyć), to na automatycznie przyciemniającym się lusterku wstecznym, znajdzie wskaźnik informujący o jeździe w trybie elektrycznym: niebieską diodę LED.

Poczucie bezpieczeństwa zwiększa wysoka pozycja za kierownicą oraz duże, reflektory doskonale oświetlające drogę. Kierowcę wspomaga wiele zaawansowanych systemów. Jest m. in. inteligentny tempomat, który reaguje zaskakująco subtelnie nie powodując u kierowcy i pasażerów dyskomfortu.



Do dyspozycji jest także system rozpoznawania znaków drogowych, ostrzeżenie o niezamierzonej zmianie pasa ruchu, ostrzeżenie o ruchu poprzecznym z tyłu, układ wykrywania pojazdu w martwym polu, a także system hamowania awaryjnego z rozpoznawaniem pieszych i rowerzystów .

Atutem tego samochodu jest przede wszystkim hybrydowy napęd. Mamy do dyspozycji aż 225 KM, dostępnych przy 5500 obr/min. Turbodoładowany silnik benzynowy o pojemności 1,6 l współpracuje z silnikiem elektrycznym. Baterie mają pojemność 13,2 kWh. Citroen C5 Aircross to hybryda typu plug-in. Silnik elektryczny nie napędza kół bezpo- →→

średnio, a przekazuje moment obrotowy do skrzyni biegów, która działa z pewnym opóźnieniem. I to jest minus tej hybrydowej konstrukcji. Trzeba jednak pochwalić działanie 8-biegowej skrzyni automatycznej (grupy PSA), choć niekoniecznie w połączeniu z silnikiem elektrycznym.

Jeżeli nie mamy sportowych ambicji C5 Aircrossem podróżuje się komfortowo i płynnie dzięki doskonałemu zawieszeniu. Autorski system Progressive Hydraulic Cushions (nawiązuje do tradycji zawieszenia hydropneumatycznego Citroena) odczuwalnie tłumi nierówności. Wywołuje on wrażenie płynności jazdy nic nie tracąc z doskonałych właściwości dynamicznych i zapewnia stabilne prowadzenie. Co prawda podawanie przez producenta 1,4 l/100 km raczej nie wydawało mi się realne, ale średnie spalanie było około 3,3 l/100km. Jazda na samej benzynie to około 8 l/100km. To też niezły wynik. Zasięg na elektrycznym silniku wynosi około 40 km (producent podaje 50 km). Reasumując: wrażenia z jazdy jak w komfortowej limuzynie, a nie dużym SUV-em. To powód do radości dla kierowcy, a dla producenta powód do satysfakcji.

Citroen C5 Aircross Hybrid to bardzo fajny samochód, trochę inny niż wszystkie. Może ta wyjątkowość wynika z tego, że rzadko można go spotkać na ulicach. Być może jest tak, jak z piosenkami - stają się przebojem kiedy puszczają je w kółko. Jeżeli pojawi się więcej tych samochodów na ulicach, spowszednieje i nie będzie robił aż takiego wrażenia. Wnętrze auta zaskakuje funkcjonalnymi rozwiązaniami, czułam się w nim komfortowo, sprostał moim wymaganiom. Jest praktyczny, przestronny, bezpieczny, daje przyjemność z jazdy i oferuje sporo nowatorskich rozwiązań. Poza tym jest modny, bo hybrydy są teraz na topie, a C5 Aircross ma jeszcze

moc i to sporą. To obecnie najmocniejsza i najszybsza wersja C5 Aircrossa. Za to cena jest wyższa niż konwencjonalnie napędzanych wersji tego samochodu. Najtańsza wersja Feel PHEV kosztuje 149 400 zł, a Aircross Shine to wydatek 160 700 zł. Konkurencja, czyli np. Peugeot 3008 Hybrid lub Opel Grandland XHybrid, jest droższa. W Polsce zachęt do posiadania aut hybrydowych jest zbyt mało, by z tego powodu decydować się na zakup takich pojazdów. Niemniej jednak przyjemność jazdy na prądzie, wysoki moment obrotowy silnika elektrycznego i cisza - to są niewątpliwe atuty takich samochodów. ■



Przystanek miasto (i nie tylko)

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC, ZDJĘCIA: AUTOR, SERWIS PRASOWY

Oto Toyota Yaris 1.5 Hybrid. Doczekała się już wielu pochwał i zachwyków. W polskiej edycji konkursu Car of the Year 2021 Polska, zajęła drugie miejsce, a w europejskiej edycji tego konkursu znajduje się w finałowej siódemce. Ja także sprawdziłam ten miejski samochód. Czy spełnił oczekiwania?



Restrykcyjne obostrzenia dotyczące emisji spalin zmuszają producentów do radykalnych działań. Na rynku pojawia się więc coraz więcej samochodów wyposażonych w różnego rodzaju układy hybrydowe – od tzw. miękkich hybryd po te typu plug-in, czyli z możliwością ładowania akumula-

torów z gniazdka. Toyota od dawna postawiła na napędy hybrydowe i dzisiaj stosuje już czwartą generację tego rozwiązania. Yaris z napędem hybrydowym zadebiutował prawie 10 lat temu (w 2012 roku). Kolejne wersje pojawiły się w 2014 i w 2017 roku po poważnych zmianach. Obecnie Yaris to hit sprzedaży. Ja miałam do dyspozycji – testu naj- →→



stikowa, bo górną część deski rozdzielczej wykonano z miękkiego tworzywa, a boczki drzwiowe, mimo że twarde, wyglądają estetycznie. Trudno narzekać na brak schowków czy półek. Możliwości chowania drobnych i większych przedmiotów jest sporo. Spory jest również zakres regulacji siedzisk jak i niewielkiej, wielofunkcyjnej kierownicy. Kierowcy i pasażerowi obok jest wygodnie, przestrzeni wokół siebie mają wystarczająco dużo. Na środku tablicy rozdzielczej, zgodnie z panującą modą, znajduje się 10-calowy ekran multimedialny, który można obsługiwać dotykowo. Jest również możliwość bezprzewodowej łączności poprzez Apple CarPlay i Android Auto. O nasz

ważniejszą odmianę tego miejskiego auta, czyli wariant z zupełnie nowym układem hybrydowym.

Auta japońskiego koncernu nie zawsze zachwycały designem – niczym się nie wyróżniały i bywały trochę nudne. Ta opinia zmieniła się po pojawieniu się crossovera C-HR, a także Corolli. Wygląd nadwozia Yaris także pozytywnie zaskakuje, zwłaszcza bardzo atrakcyjnie wygląda nadwozie w wersji dwukolorowej, z czarnym dachem. Zwraca uwagę stylizacja nadwozia i jego proporcje.

Czwarta generacja jest o 40 mm niższa, 50 mm szersza i 5 mm krótsza niż poprzednik, a rozstaw osi zwiększył się o 5 cm. Obecnie Yaris to auto o dynamicznej, nawet nieco agresywnej sylwetce, z licznymi, ciekawymi przetłoczeniami oraz interesującym, nowoczesnym tyłem nadwozia. Długość samochodu wynosi 394 cm - Yaris to nadal jeden z najmniejszych przedstawicieli aut miejskich segmentu B.

Wewnątrz Yaris jest wygodnie. Nowocześnie, komfortowo, funkcjonalnie. Styl kokpitu nie budzi zastrzeżeń i w niczym nie ustępuje konkurencji. Całość sprawia dobre wrażenie. Nie jest zbyt pla-



komfort jazdy dba dwustrefowa klimatyzacja, audio JBL, czytelny, kolorowy wyświetlacz HUD, kamera cofania czy indukcyjna ładowarka do smartfona. Do zarządzania wentylacją, multimediami i większością ustawień auta służą wygodne w użyciu →→



pokrętła i przyciski, obsługa jest intuicyjna i bezproblemowa.

Bagażnik ma pojemność 286 litrów (po złożeniu tylnych oparć wzrasta do 768 l), jest w nim haczyk na siatki z zakupami, a pod podłogą w większości wersji wyposażeniowych znajduje się koło dojazdowe. Niestety, nieco mniej podobała mi się widoczność z wnętrza auta - z przodu ograniczają ją szerokie słupki dachowe, z tyłu zagłówki na tylnej kanapie.



Yaris oferuje w standardzie pakiet systemów bezpieczeństwa - Toyota Safety Sense. Przydatny jest system informujący o ograniczeniach prędkości. Poza tym wyposażony jest w adaptacyjny tempomat, asystenta pasa ruchu, system rozpoznawania znaków drogowych, układ zapobiegania kolizjom na skrzyżowaniach oraz rozpoznawanie pieszych i rowerzystów. Yaris standardowo wyposażony jest w 8 poduszek powietrznych - w tym nowość: dwa airbagi w oparciach foteli.

Napęd hybrydowy Toyoty składa się z trzech współpracujących ze sobą urządzeń: silnika benzynowego, silnika elektrycznego i akumulatora. Wszystkie części układu hybrydowego wzajemnie się uzupełniają. Istotą tej współpracy jest zoptymalizowany przepływ energii między nimi. W czasie jazdy może pracować tylko silnik elektryczny, tylko benzynowy lub oba jednocześnie. Elektronika dobiera źródło napędu tak, aby każde z nich wykorzystało optymalnie.

Pod maską Toyoty Yaris Hybrid ukryty jest nowy układ napędowy, trzycylindrowy silnik 1.5 Hybrid Dynamic Force 116 KM e-CVT. To dobrze przemyślane rozwiązanie. Zestaw generuje 116 KM mocy i pozwala osiągać „setkę” w 9,7 sekundy. Podczas jazdy w mieście zużycie paliwa wynosiło około 4,3l/100 km, w trasie (droga ekspresowa, dozwolona prędkość) wzrosło do 4,9 l/100 km. Toyota

Yaris Hybrid oferuje trzy tryby jazdy - PWR, Eco i normalny. W trybie PWR auto zaskakuje dynamiką, jest bardzo zrywe i jazda w tym trybie daje sporo frajdy. W trybie Eco, co oczywiste, zachowuje się znacznie spokojniej. Automatyczna skrzynia biegów zapewnia płynność jazdy i dobrą dynamikę. Silnik jak i przekładnia CVT stosowane w hybrydowym Yarisie są produkowane w Polsce w zakładach w Jelczu oraz Wałbrzychu, natomiast gotowe auto wyjeżdża z francuskiej fabryki w Valenciennes.

Na drodze, także podczas szybkiej jazdy, Yaris jest stabilny i przewidywalny. Miałam wrażenie, że prowadziłam auto kompaktowe, a dzięki nisko położonemu środkowi ciężkości i precyzyjnie działającemu układowi kierownicemu daje poczucie bezpieczeństwa, nawet na bardzo krętej drodze. W mieście auto jest zwinne, koła natychmiast reagują na ruchy kierownicy, a wszelkie manewry są przyjemnością. Samochód błyskawicznie reaguje na naciśnięcie pedału gazu. Pozytywne wrażenia z jazdy gwarantowane jest zarówno w mieście, jak i podczas dłuższych podróży. Za wersję Active z hybrydą trzeba zapłacić co najmniej 73 900 zł. Topowy wariant Premiere Edition to koszt 85 600 zł. To trochę dużo, ale Yaris to w pełni dojrzały samochód, który wyzbył się wszelkich grzechów i błędów młodości.

Japończyk we włoskiej stylizacji

TEKST: ROBERT M. KONDRACKI, ZDJĘCIA: ARCHIWUM AUTORA, SERWIS PRASOWY

Suzuki jest uznanym producentem małych i średnich aut terenowych oraz crossoverów z napędem na obie osie lub z napędzanymi kołami przedniej osi. Przez dwie dekady koncern z Hammamatsu produkował także samochody z silnikiem z tyłu i tylnym napędem. Oto Suzuki SC100, jeden z najbardziej zaskakujących pojazdów tej marki.

楽しみの大きな4人乗りがあります。
ふたりだけのイキなクーペもあります。

お求めやすいGAFから、最高級のGXCFまで
それぞれに個性的なクーペばかりです。

Gama Suzuki Fronte (1972)

新発売 GAF

新発売 GXCF

W połowie lat 50. Suzuki rozpoczęło produkcję samochodów Suzulight. Z uwagi na niewielkie wymiary stanowiły one wzorcowy przykład kei-cara, auta o długości do 3,5 m z małolitrażowym, jeszcze dwusuwowym silnikiem o pojemności do 360 cm³. Kei-cars były promowane przez władze Japonii jako optymalny środek transportu na zatłoczonych ulicach Tokio i innych aglomeracji. Małe samochody oso-

bowe i minibusy Suzulight stały się jednym z symboli japońskiego sukcesu gospodarczego na przełomie lat 50. i 60. W marcu 1962 r. w Tokio zaprezentowano pierwszą generację Suzuki Fronte, spokrewnionego technicznie z rodziną Suzulight. W Japonii auto nosiło nazwę Suzulight Fronte. W tym czasie na torze fabrycznym Suzuki w Ryūyō testowano już prototyp modelu FC z silnikiem umieszczonym z tyłu i tylnym napędem. Koncepcja tylnosilnikowego →→



Suzuki Fronte GX

pojazdu popularnego wydawała się jeszcze wtedy ideą dobrze rokującą na przyszłość. Wszak był to czas, w którym VW 1200 (Garbus), Renault 4CV i Fiat 500/600 motoryzowały Europę. Konstruktorzy Suzuki pracowali nad rozwojem projektu FC i w marcu 1967 r. zaprezentowano nowy Fronte 360, oznaczony kodem fabrycznym LC10. Nazwa nowego modelu była nieco myląca, gdyż dwusuwowy, trzy-cylindrowy, chłodzony powietrzem silnik 360 cm³ o mocy 25 KM był umieszczony z tyłu i napędzał tylną oś. Jesienią 1968 r. debiutował model Fronte SS 360. Moc silnika wzrosła do 36 KM. Do promocji auta pozycjonowanego jako „najszybszy Kei Car w historii” zaproszono legendarnego Stirlinga Mossa oraz mistrza wyścigów motocyklowych Mit-suo Itoh. Przejechali oni trasę Mediolan - Rzym - Neapol słynną „autostradą Słońca” ze średnią prędkością 122,44 km/h bez najmniejszej usterki. Fronte SS 360 stało się hitem na japońskim rynku. Suzuki mogło już skutecznie konkurować z Hondą N360 czy Mitsubishi Minica. Montaż uruchomiono także w nowej fabryce w Iwata. Pojawiły się limitowane wersje z bogatym wyposażeniem. Od początku 1969 r. oferowano eksportową wersję Fronte 500 z silnikiem 475 cm³ (29 KM). Rok później zaprezentowano topową wersję Fronte SSS (34 KM).

Fronte Coupé

Zarząd Suzuki zdecydował o wprowadzeniu nowego modelu Fronte Coupé. W nadziei, że auto zainteresuje odbiorców poza Japonią projekt nadwozia zlecono Giorgetto Giugiaro uznawanego za

jednego z najlepszych stylistów na świecie. Japończycy rozszerzyli kontrakt dodatkowo o projekt motocykla Suzuki RE5 z silnikiem Wan-kla. Fronte Coupé LC10W debiutowało we wrześniu 1971 r. Nadwozie miało długość zaledwie 299,5 cm, szerokość 129 cm i wysokość 119,5 cm przy rozstawie osi 201 cm. 3-cylindrowy chłodzony powietrzem dwusuw

rozwijał moc 31-37 KM w zależności od wersji i bardzo spontanicznie reagował na dodanie gazu. Charakterystyczny był wysoki zakres obrotów tego silnika. Kierowcy wysoko oceniali nie tylko dynamikę, ale także precyzję manualnej skrzyni biegów o 4 przełożeniach. Masa auta wynosiła 500 kg. Maksymalna prędkość wynosiła 125 km/h. Stosowano niezależne zawieszenie wszystkich kół. Jak we wczesnych wersjach brytyjskiego Mini, LC10W poruszał się na 10-calowych kołach z radialnymi oponami 135SR10. Początkowo Fronte Coupé oferowano w wersji dwuosobowej GE lub jako 2+2 z niewielkimi siedzeniami z tyłu (GXF) Po roku z oferty wycofano wersję dwuosobową. Grupę docelową stanowili klienci przed 30 rokiem życia, więc we wnętrzu nie zabrakło licznych sportowych akcentów. Bazowa wersja GAF (31 KM) kosztowała 399 tys. jenów. Najwyższy z 6 oferowanych wariant GAXCF wyposażono w hamulce tarczowe z przodu, obrotomierz i sportową kierownicę. W 1974 r. silnik przystosowano do nowych norm emisji spalin. Rozwijał on moc 35 KM. Dwa lata później zakończono produkcję Suzuki Fronte Coupé. Jedną z przyczyn było wprowadzenie w styczniu 1976 r. nowych przepisów definiujących kategorię Kei Cars. Stały się one większe i cięższe. Maksymalną dopuszczalną pojemność skokową silnika zwiększono z 360 cm³ do 550 cm³.

Model przejściowy: Cervo SS20

W październiku 1977 r. w Tokio zaprezentowano nowe Suzuki Cervo SS20. Linia nadwozia była →→



w zasadzie podobna do Fronte Coupé. Długość wzrosła do 3,19 m, szerokość – do 1,39 m, a wysokość do 1,21 m. Nowością były okrągłe (zamiast prostokątnych) reflektory oraz nowa przednia partia nadwozia z szerokimi zderzakami. W Japonii źródłem napędu była dwusuwowa, trzycylindrowa jednostka T5A (539 cm³ /moc od 28 KM). W Japonii Cervo sprzedawano w wersjach wyposażeniowych CX, CX-G i CX-L.

Cena bazowej odmiany CX wynosiła 608 tys. jenów. Japońskie salony oferowały bogatą gamę akcesoriów i elementów tuningowych. Nowe normy emisji spalin w USA i krajach Zachodniej Europy spowodowały, że pojazd z silnikiem dwusuwowym nie miał szans na homologację i sprzedaż. Suzuki Cervo przeistoczyło się więc w model SC100 oferowany poza Japonią.

SC100: pierwsze czterosuwowe auto Suzuki

Suzuki SC100 nie był już filigranowym kei carem o sportowych aspiracjach, lecz małym, zadziornym coupé wypełniającym rynkową niszę w segmencie aut miejskich. Napędzał go silnik o symbolu F10 – pierwsza czterosuwowa jednostka montowana do samochodu osobowego Suzuki. Czte-

rocylindrowy silnik 970 cm³ rozwijał moc 47 KM przy 5000 obr./min. Projektanci zmienili kształt osłony chłodnicy i szereg detali nadwozia. Masa wynosiła 655 kg. Prędkość maksymalna wzrosła do 142,8 km/h. Od 0 do 100 km/h pojazd przyspieszał w ok. 18 sekund. Auto prowadziło się zaskakująco precyzyjnie z lekką i łatwą do opanowania podsterownością. Negatywną cechą była niska odporność pojazdu na boczny wiatr. Z przodu zastosowano niezależne zawieszenie ze sprężynami śrubowymi i podwójnymi wahaczami poprzecznymi, z tyłu wahacze wleczone. Hamulce tar-

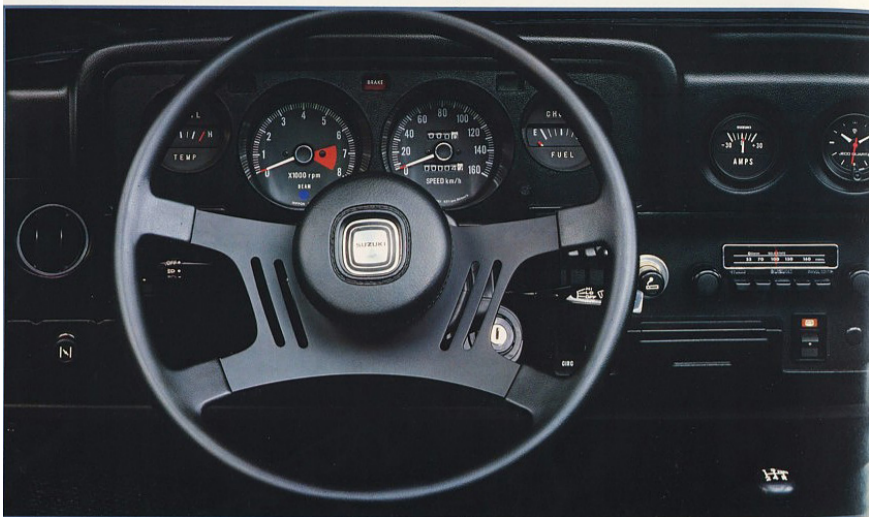
czowe z przodu. 10-calowe koła zastąpiono kołami z ogumieniem 145/70SR 12.

Wnętrze SC100 wykończono starannie, w sportowym stylu, używając niezłych materiałów i tworzyw. Umieszczony z tyłu silnik emitował jednak wysoki poziom hałasu, co przy braku izolacji akustycznej sprawiało, że dłuższe podróże były męczące. Suzuki SC100 GX było seryjnie wyposażone w obrotomierz, wskaźnik temperatury oleju oraz amperomierz. Na liście opcji był lakier metalizowany, →→



W Wielkiej Brytanii Suzuki SC100 był oferowany pod nazwą Whizzkid

Easy-to-read, accessible instrument panel.



Kokpit Suzuki SC100

radioodtwarzacz oraz obręcze z lekkich stopów.

Gdy latem 1978 r. Suzuki SC100 zaprezentowano w Tokio na przedpremierowym pokazie dla dealerów z Europy, auta z umieszczoną z tyłu jednostką już wówczas były gatunkiem na wymarciu. Simca wygaszała produkcję modelu Rally 3, wyczynowej wersji popularnego modelu 1000. Sześć lat wcześniej NSU zakończyło montaż słynnych tylnosilnikowych TT i TTS. Eksportowana na Zachód w śladowych ilościach Škoda 110R nie stanowiła konkurencji dla auta z Hamamatsu.

Oficjalna europejska premiera SC100 odbyła się w lutym 1979 r. podczas salonu AutoRAI w Amsterdamie. Wkrótce pierwsze auta trafiły do salonów firmy Nimag N.V – wyłącznego importera Suzuki w Holandii. W ciągu 3 lat Holendrzy zakupili łącz-

nie 3290 egzemplarzy. W tym samym czasie rozpoczęto sprzedaż w Wielkiej Brytanii. Tam promowano hasłem Suzuki SC100 Whizzkid (cudowne dziecko) w dobrze wyposażonej wersji GX. Brytyjscy klienci zamówili 4696 egzemplarzy. W maju 1980 r. auto kosztowało 2710 funtów.

Niewielka partia samochodów trafiła do RFN, Szwajcarii oraz na rynek belgijski.

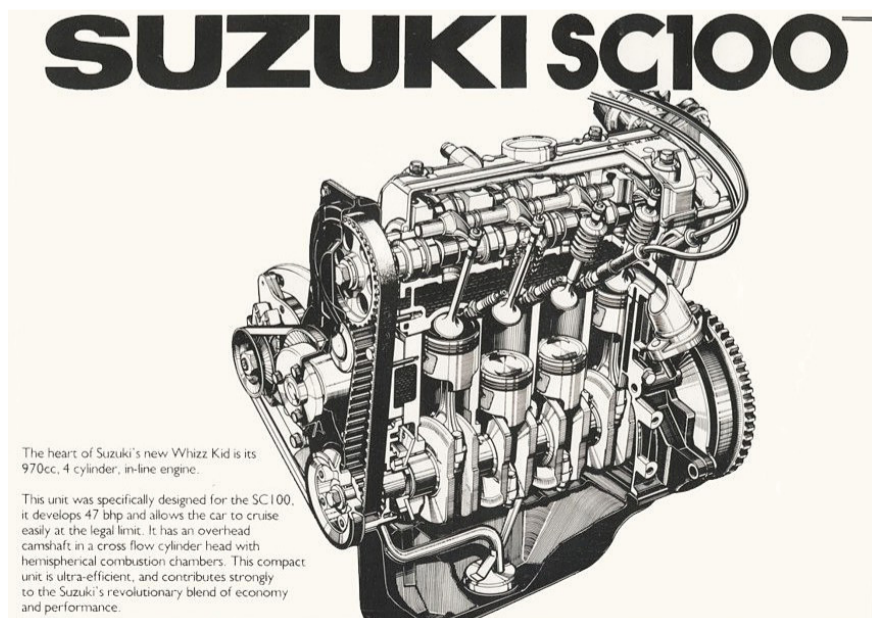
Europejskie egzemplarze posiadały zarówno okrągłe jak i prostokątne reflektory (nowsze modele). Ponad 1200 aut trafiło do Nowej Zelandii i RPA. W Argentynie i Chile auto oferowano pod nazwą Cervo SC80 z mniejszym, czterosuwowym silnikiem F8A o pojemności 0,8 litra. Produkcję ostatniego z 9285 Suzuki SC100 zakończono w czerwcu 1982 r.

Ostatni z wymarłego gatunku

Obecnie na terenie Wielkiej Brytanii przetrwało co najmniej kilkadziesiąt egzemplarzy tylnosilnikowego Suzuki. Większość z ich właścicieli należy do klubu SC100. Klub tego unikalnego modelu działa także w Holandii.

Dlaczego SC100 nie odniósł sukcesu rynkowego? Choć nadwozie projektował sam maestro Giugiaro, to niezwykle niszowe auto nie podbiło Europy. Jego stylistyka, na gusty nabywców z Starego Kontynentu, okazała się zbyt egzotyczna. Z pewnością również to, że umieszczony z tyłu silnik pod koniec lat 70 był archaizmem. Dla wielu potencjalnych nabywców mankamentem był niemal całkowity brak bagażnika, którego wewnątrz w 75% wypełniało koło zapasowe. Specyficzne walory i niezłą dynamikę auta doceniali naprawdę nieliczni, najbardziej zagorzali fani. Z wyjątkiem produkowanego non-stop od 57 lat evergreena Porsche 911, SC100 był ostatnim sportowym samochodem z silnikiem z tyłu oferowanym w Europie. Samochód-legenda z Zuffenhausen był znacznie większy, mocniejszy i droższy. Trudno go zatem zestawiać z SC100.

Obecnie Suzuki SC100 jest już prawdziwym, poszukiwanym przez kolekcjonerów, rarytasem na rynku. Ceny zachowanych w stanie oryginalnym aut przekroczyły już 10 tys. euro. Co najmniej jeden egzemplarz znajduje się w Polsce.



Pierwszy czterosuw Suzuki montowany w samochodzie osobowym, 47-konny silnik F10

Show must go on?

TEKST: MACIEJ RZOŃCA, ZDJĘCIA: AUTOR, SERWIS PRASOWY

Zbliża się marzec, który dla miłośników motoryzacji – od dekad – nieodmiennie kojarzył się z kolejną edycją Geneva Motor Show.



W ub. roku, jubileuszową, dziewięćdziesiątą edycję genewskiego salonu samochodowego odwołano niemal w ostatniej chwili, gdy wystawcy kończyli stawiać swoje - warte setki tysięcy (a może i więcej) euro - ekspozycje.

Straty, zarówno wystawców jak i organizatora (Palexpo Arena) poszły w grube miliony... Kolejne tygodnie przynosiły już tylko coraz gorsze informacje. Odwoływano kolejne targi motoryzacyjne, a zapowiadane na 2020 rok premiery odbywały się wyłącznie online. Ten rok nie zapowiada się →→



Crystal Palace -1851 rok

lepiej pod tym względem. Wydaje się, że najwcześniejszym realnym terminem powrotu do jakiejś normalności (sprzed pandemii), to jesień 2021. Czy oznaczać to będzie powrót do organizacji wielkich wystaw motoryzacyjnych w Genewie, Frankfurcie czy Paryżu, by wymienić tylko te najważniejsze i największe w Europie?

Przez wiele wieków, co najmniej od Średniowiecza, władcy lubili chwalić się bogactwem swego dworu, co miało podkreślać potęgę królestwa. Budowane wcześniej warowne grody i zamki zastąpiły wystawne, pełne przepychu pałace (np. Wersal). Dochodziły do tego bogato zdobione szaty dworzan, drogocenna zastawa stołowa, ale też inwestowanie w sztukę (architekturę, malarstwo, rzeźbę). Dodatkowo, po udanych podbojach wojennych ekspozowano trofea zdobyte na wrogu. Moim zdaniem można te działania uznać za pierwowzór współczesnych wystaw.

Jeśli ktoś jednak uzna, że moje dywagacje idą nieco za daleko, to faktem jest, że za pierwszą w historii światową i prawdziwie międzynarodową wystawę uznaje się „Wielką Wystawę Przemysłu Wszystkich Narodów” („Great Exhibition of the Works of Industry of All Nations”), która odbyła się w Londynie w dniach od 1 maja do 15 października 1851 roku. Specjalnie dla potrzeb tego wydarzenia wybudowano słynny Pałac Kryształowy, do którego budowy użyto m.in. 4,5 tys. ton żelaza oraz blisko 300 tys. szklanych tafli. I to był rzeczywiście początek swoistej rywalizacji wystawców-państw, które na kolejnych – organizowanych co kilka lat w różnych miastach na całym świecie - ekspozycjach starały się pokazać największe osiągnięcia z różnych dziedzin nauki i techniki. Z czasem te światowe wystawy stały się powszechnie znane pod nazwą Expo.

Warto tu wspomnieć o Wystawie Światowej w 1889 roku, która odbyła się w Paryżu. Gospo- →→



Plakat 12. Salonu w Paryżu z roku 1910

darze, chcąc upamiętnić setną rocznicę rewolucji francuskiej oraz zademonstrować możliwości techniczne epoki i poziom wiedzy inżynierskiej, zrealizowali projekt stalowej wieży autorstwa Gustave Eiffela. Miała zostać rozebrana po 20 latach, a stała się symbolem Paryża i stoi do dziś. Ale ważniejsze z naszego „motoryzacyjnego” punktu widzenia jest to, że właśnie podczas tego wydarzenia - po raz pierwszy w historii - zaprezentowano samochód,



Salon Samochodowy w Paryżu w roku 2018

czyli zbudowany przez Carla Benz trójkołowy pojazd mechaniczny napędzany silnikiem spalinowym...

Szybki (i coraz szybszy) rozwój motoryzacji w kolejnych latach, gwałtownie rosnąca liczba firm zajmujących się budową samochodów musiała w końcu doprowadzić do tego, że samochody staną się centralnymi obiektami „branżowych” już targów i wystaw. W Genewie zorganizowano takie już w 1905 roku. Znalazło się tam wówczas 37 ekspozycji, które przyciągnęły ok. 17 tysięcy widzów oglądających samochody oraz jednoślady.

Wcześniej jednak w Europie zorganizowano wystawę motoryzacyjną w berlińskim hotelu Bristol (1897), na którym wystawiono osiem pojazdów silnikowych. Po kilku dekadach Internationale Automobil-Ausstellung znalazła swe miejsce we Frankfurcie, a wszystko wskazuje na to, że – jeśli w ogóle odbędzie się kolejna edycja tych targów – będą one przeniesione do Monachium, dysponującego większą powierzchnią wystawienniczą. (Rekord frekwencji we Frankfurcie ok. 1 mln widzów).

W 1898 roku francuski pionier motoryzacji Jules-Albert de Dion zorganizował wystawę samochodów w Paryżu. W 2016 roku Salon de l'Automobile odwiedziło ponad 1,25 mln widzów stając się najliczniej odwiedzaną w Europie ekspozycją tego typu.

W USA pierwsze targi samochodowe zorganizowano w 1898 roku, oczywiście w stolicy amery- →→



Salon Samochodowy w Detroit, rok 1932



Salon we Frankfurcie, plakat z 1904 roku i zwiedzający w roku 2007

kańskiej motoryzacji Detroit. Kolejne miały miejsce w 1907 roku i od tej daty (z przerwą w latach 1941-53) organizowane są co roku. Warto dodać, że aż do 1986 roku tamtejszy Auto Show miał charakter lokalny, krajowy. W kolejnym roku Detroit Auto Dealers Association podjęło skuteczny wysiłek, by zwać do siebie europejskich i azjatyckich producentów samochodów (od tego czasu impreza nosi oficjalną nazwę North American International Auto Show. (Rekord publiczności ok. 0,815 mln w 2016).

Do wielkiej piątki salonów motoryzacyjnych należy także organizowane co dwa lata (ostatnio 2019) Tokyo Motor Show, które w najlepszych swoich latach, czyli w pierwszej połowie lat 90-tych XX wieku, przyciągało nawet dwa miliony gości! Natomiast kilka ostatnich edycji odnotowało znaczący spadek odwiedzających (0,8-1 mln).

Bardzo trudno jest jednoznacznie odpowiedzieć na pytanie, jaka jest przyszłość dużych międzynarodowych targów motoryzacyjnych. Do tej pory zawieszano tego typu imprezy jedynie w latach dwóch światowych wojen oraz (w Tokio) w latach kryzysu naftowego lat 70-tych XX w. Motoryzacja przez długie dekady intensywnie się rozwijała, tort

był co prawda gigantyczny i z każdym rokiem się powiększał, ale też konkurencja była (i jest) ogromna, a apetyty koncernów nieposkromione. Każdy szanujący się producent musiał pokazywać się na tych największych salonach oraz lokalnych, krajowych wydając na ten cel ogromne miliony w skali roku. Świetnie na wystawach i tłumach gości zarabiały firmy i organizacje będące właścicielami hal i terenów ekspozycyjnych.

Czy tak dobrze kalkulowało się to także samym wystawcom? Tego się nie dowiemy. Szczegółowe raporty finansowe są zapewne przedstawiane i omawiane przez zarządy koncernów.

Być może jedni dochodzą do wniosku, że się opłaca, inni wystawiają, bo trzeba, bo nieobecni nie mają racji.

Koronawirus drugi rok dewastuje dziesiątki gałęzi gospodarczych praktycznie całego świata. Mocny cios dostała także szeroko rozumiana motoryzacja. Ale i tu są dwie strony medalu. Spadła sprzedaż samochodów, ale też firmy oszczędziły na wielu polach, np. na udziale w targach (to nie tylko wybudowana na czas targów jednorazowa ekspozycja, ale dziesiątki osób obsługi, hotele, przeloty, itp.), przestały organizować wystawne premiery oraz inne „eventy” dla dziennikarzy. Okazało się, że trzeba szybko znaleźć lub wzmocnić jakieś inne kanały komunikacji związanej z marketingiem i reklamą.

Pandemia wcześniej czy później się skończy. Ale nie brak pesymistycznych opinii, że po COVID-19 czekają w kolejce kolejne groźne wirusy i organizowanie olbrzymich targów (nie tylko motoryzacyjnych) o światowym zasięgu będzie stawało się coraz bardziej ryzykowne ze względu na ich odwoływanie w ostatniej chwili...

Osobiście jednak wierzę, że „show must go on”. Być może będzie on jakoś zmodyfikowany, ale →→



Tokyo Motor Show, rok 1960

jestem przekonany, że tak szybko jak to będzie możliwe, targi motoryzacyjne powrócą do kalendarzy.

To trochę tak, jak z ulubionymi zespołami muzycznymi. Kupujemy płyty, ściągamy pliki wideo, ale i tak – gdy jest możliwość – pójdziemy na koncert. Świetnie ogląda się w telewizji piłkarskie mecze Ligi Mistrzów, ale gdyby była możliwość obejrzenia finału „na żywo” - bardzo chętnie!

Nie mam wątpliwości, że miliony miłośników motoryzacji myślą podobnie. Oglądamy telewizyjne programy motoryzacyjne (w tym także ja), czytamy o nowościach motoryzacyjnych korzystając z portali motoryzacyjnych i prasy (jeszcze) drukowanej. Ale i tak oglądamy się na ulicy, gdy obok nas przejedzie Alpine, Ferrari czy Ford 150 Raptor... Jak więc nie pójść na porządne targi motoryzacyjne, gdzie te wszystkie cuda zgromadzone są w jednym miejscu!? Co więcej, przy odrobinie szczęścia obsługa stoiska może nawet pozwoli usiąść za kierownicą Lamborghini czy Pagani i nie mam tu na myśli dziennikarzy... Miałem to szczęście, że – właśnie jako dziennikarz – byłem akredytowany

przy kilkudziesięciu europejskich salonach samochodowych. Zawodowo była to dla mnie kopalnia wiedzy, nie tylko w postaci zgromadzenia w jednym czasie i miejscu materiałów prasowych praktycznie wszystkich liczących się (albo chcących za takich się uważać) światowych producentów, ale też możliwości uczestniczenia w dziesiątkach konferencji prasowych, podczas których udawało się uzyskać wartościowe informacje.

Poza tym, bezcenne – także dla wystawców – powinno być doświadczenie tych setek tysięcy gości, w tym mnóstwa dzieci i nastolatków, które za lat kilka, kilkanaście zaczną decydować się na zakup swojego wymarzonego auta. Duże znaczenie, moim zdaniem, ma też atmosfera wyjątkowości wydarzenia, ta otoczka towarzysząca targom, ten pewien „pałacowy” blichtr, nawet jeśli czasem przesadzony.

Podsumowując, od wielu dekad salony samochodowe stały się bardzo ważnymi wydarzeniami w branży motoryzacyjnej i mam nadzieję, że tak pozostanie. Oby to nie była płonna nadzieja... ■

Puli – zapomniana marka z Węgier

TEKST: ROBERT M. KONDRACKI, ZDJĘCIA: ARCHIWUM AUTORA, MAGYAR MŰSZAKI ÉS KÖZLEKEDÉSI MŰZEUM (BUDAPEST)

Ponad 20 lat temu zakończyła się produkcja pierwszego elektrycznego mikrosamochodu na Węgrzech. Marka Puli była znana głównie we Francji, RFN i Szwajcarii. Model 2E był ładowany z gniazdka tak, jak najnowsza Tesla.

Pierwsza, spontaniczna odpowiedź na pytanie o węgierską motoryzację brzmi „Ikarus”. Fani motocykli dodadzą jeszcze „Pannonia”, starsi z pamięci wydobędą jeżdżące do początku lat 80. w PRL ciężarówki Csepel, ktoś doda jeszcze markę Rába. Tymczasem osobowe samochody produkowane na Węgrzech są w Polsce całkowicie nieznane. Jeszcze pod koniec XIX wieku wynalazca János Csonka pracował nad pierwszymi węgierskimi pojazdami mechanicznymi. Donát Bánki był jednym z wynalazców gaźnika, zaś Paul (Pál) Jaray pionierem aerodynamiki w projektowaniu nadwozi samochodowych. W dwudziestoleciu międzywojennym bez powodzenia podejmowano próby stworzenia narodowej marki. Od 1935 r z inicjatywy Józsefa Galamba na Węgrzech montowano osobowe Fordy Eifel i V-8.

Niespełniony sen o samochodzie ludowym

Po zakończeniu II wojny światowej kraj ten znalazł się w sowieckiej strefie wpływów. Narzucony siłą ustrój komunistyczny nie sprzyjał rozwojowi indywidualnej motoryzacji. Utalentowani konstruktorzy, jak Endre Surányi, na własny użytek budowali pojedyncze egzemplarze małych lub wręcz bardzo małych, jedno lub dwuosobowych pojazdów. Najbliższy do realizacji pro-



Pente 500 (1946) - jedna z wczesnych prób skonstruowania węgierskiego (mikro)samochodu

jektu był inż. Janos Penteleny. Jego konstrukcja, Pente 500 (1946) była napędzana dwusuwowym silnikiem o dwóch cylindrach i pojemności 500 cm³. Na uwagę zasługuje aerodynamiczne nadwozie w modnej wówczas stylistyce streamline. Podczas testów drogowych mieszczący (przynajmniej teoretycznie) 4 osoby Pente 500 wzbudzał entuzjazm Węgrów, jednak nie trafił do produkcji w zakładach Weiss Manfréd Acél- és Fémművek (później znacjonalizowana fabryka Csepel). Mimo dobrych ocen nie rozpoczęto montażu jego udoskonalonej wersji Pente 600 testowanej do 1948 roku. Idea węgierskiego samochodu „dla ludu” była zbieżna z dzia- →→

łaniami czeskiej firmy Aero, która w tym samym czasie rozpoczęła masową produkcję, a także eksport modelu Minor.

Narzucona specjalizacja

25 stycznia 1949 r. w Moskwie powstała Rada Wzajemnej Pomocy Gospodarczej (RWPG), koordynująca działania gospodarcze krajów komunistycznych z ZSRS na czele. Stalin i jego doradcy przydzielili każdemu z krajów listę priorytetów. Przywilej budowy samochodów osobowych przypadł tylko ZSRS, Czechosłowacji, NRD i PRL. Węgry mieli uruchomić produkcję i eksport samochodów ciężarowych Csepel oraz autobusów MÁVAG i Ikarus. Mimo odgórnych wytycznych, w latach 50. na Węgrzech budowano prototypowe mikrosamochody. Najbardziej znane z nich to: Alba Regia konstrukcji Józsefa Horvátha czy też zbudowany przez Józsefa Zappela samochód o nazwie Balaton. Budowano znane i w PRL tzw. SAM-y czyli auta własnej konstrukcji, najczęściej z wykorzystaniem elementów starych i rozbitych pojazdów. Jednym z ciekawszych pojazdów był mikrosamochód Patjás z opływowym, kopułowym nadwoziem i uchylanymi do góry drzwiami typu gullwing. Przez lata 60. i 70. węgierskie społeczeństwo marzyło o powszechnie dostępnym samochodzie, jednak władze nie zdecydowały się na podjęcie produkcji jakiegokol-



Prototyp węgierskiego mikrosamochodu Alba Regia



HÓDGÉP
Od 1974 roku przedsiębiorstwo HÓDGÉP specjalizowało się w produkcji pojazdów i przyczep dla rolnictwa. Na zdjęciu specjalna zabudowa na podwoziu Kamaz

wiek auta osobowego. Posiadanie Moskwicza czy Łady było przywilejem dla nielicznych. Sytuacji nie zmienił także import Fiata 126p czy Trabanta. Ceny nowych aut były zaporowe, dlatego przez lata najpopularniejszym pojazdem „dla ludu” był motocykl Pannonia. Masowa motoryzacja Węgiei nastąpiła dopiero po 1989 r.

Mikrosamochód na „dewizowe” rynki

W 1974 r. w Hódmezővásárhely uruchomiono największą na Węgrzech wytwórnię pojazdów rolniczych i specjalnych HÓDGÉP. Firma eksportowała do krajów RWPG m.in. specjalistyczne przyczepy do przewozu zbóż. Sukces w ZSRS odniosła wersja ciężarówki Kamaz z platformą do przewozów płodów rolnych. Eksportowym hitem był ciągnik lotniskowy HÓDGÉP Aerotrak, chętnie kupowany w RFN i USA. Na początku lat 80. zarząd przedsiębiorstwa HÓDGÉP otrzymał od władz partyjnych polecenie uruchomienia dodatkowej produkcji dla uzyskania dewiz. Podczas narady jeden z inżynierów opowiadał swoje wrażenia z pobytu we →→



Puli DL (1987)

Francji. Tam zetknął się z pojazdem kategorii Voiture Sans Permis (VSP) czyli mikrosamochodem osiągniętym prędkość do 45 km/h, który można prowadzić bez prawa jazdy. Kryzysy paliwowe w latach 1973 i 1979 r. oraz wzrost liczby samochodów w wielkich aglomeracjach sprawił, że rósł popyt na mikrosamochody. Szczególną popularność zdobyły one właśnie we Francji. Firmy Arola, Aixam i Ligier budowały kanciaste nadwozia z poliestru, montując małe silniki spalinowe. Zainteresowanie najmniejszymi samochodami było widoczne także w RFN i Szwajcarii. W kwietniu 1986 r. inżynierowie HÓDGÉP rozpoczęli prace nad konstrukcją mikrosamochodu. Do węgierskich czytelników czasopism motoryzacyjnych dotarły pierwsze informacje o niewielkim pojeździe montowanym ręcznie jak Rolls-Royce.

Puli zamiast Pouli

Początkowo prototypy i wczesne egzemplarze (do 1987) seryjne nazwano Pouli, lecz wkrótce zmieniono pisownię na Puli od rasy węgierskiego psa pasterckiego. Nadwozie projektu Tibora Szolára wykonano z żywicy epoksydowej wzmocnionej włóknem szklanym oraz wzmocnionego tworzywa poliestrowego. Długość pojazdu wynosiła zaledwie 2,46 metra (ponad pół metra mniej niż Fiat 126p), szerokość – 1,48 m, a wysokość – 139 cm. Wnętrze miało

95 cm wysokości, co było wartością znaną z „prawdziwych” samochodów klasy średniej. Źródłem napędu był silnik Diesla japońskiej firmy Yanmar L40 o pojemności 273 cm³, 4-suwowy, 1-cylindrowy, z bezpośrednim wtryskiem paliwa. Wraz z osprzętem ważył on ok. 31 kg. Jednostka o mocy 5,5 KM była stosowana głównie do zasilania agregatów prądotwórczych. Węgrzy użyli elementów z różnych samochodów z „demoludów”. I tak np. kierownica

pochodziła z Fiata 126p, na jej środku widniał jeszcze napis „FSM”. Ponadto wykorzystano elementy ze Škody 105, dysze wentylacji – z Łady 2101, lusterka zewnętrzne z Wartburga lub Škody, a klosze tylnych lamp z Łady 2105. W późniejszych egzemplarzach zastąpiono je charakterystycznymi kloszami, słynnymi już „kwadratami” z Ikarusa 260/280. Auto posiadało hydrauliczny system hamulcowy, instalację elektryczną 12V i koła o średnicy 10 cali. HÓDGÉP Puli był pojazdem z dwoma siedzeniami i bagażnikiem, według słów niemieckiego klienta mieścił 4 skrzynki piwa. Masa pojazdu wynosiła ok. 350 kg. HÓDGÉP Puli rozwijał prędkość maksymalną 45 km/h. Promień skrętu wynosił zaledwie 6,8 metra. Za kwestie handlowe projektu Puli odpowiadała centrala Techno Impex z Budapesztu.

Montaż rozpoczęto wiosną 1987 r. a już po kilku miesiącach pierwsze kilkadziesiąt pojazdów trafiło do Francji i był to główny rynek zbytu. W wersji eksportowej nosił nazwę Pinguin (pingwin). Węgierski mikrosamochód zainteresował także kilka firm z RFN. W bazowym wariantcie nowy Puli DL kosztował ponad 14 tys. marek, czyli równowartość nowego VW Polo wersji 45 KM. Dla zachodnich klientów cena była jeszcze akceptowalna, na Węgrzech – całkiem zaporowa. Według relacji węgierskich dziennikarzy pojazd był bardzo zwrotny i niezłe się →→



PULI DL

La petite voiture universelle est conçue pour la circulation des grandes villes et de la province également. Ses principales caractéristiques: cabine de passagers confortable, coffre à bagages remarquable, exploitation rationnelle et manœuvre simple.

Grâce aux dimensions de la carrosserie du Puli construite d'éléments en matière plastique, à sa ligne agréable, aux procédés techniques de haut niveau elle est devenue le moyen de transport recherché de chaque classe d'âge: de la jeunesse de même que des gens plus âgés.

Son extérieur esthétique va ensemble avec un intérieur confortable. Les deux sièges réglables assurent un voyage confortable également.

Grand coffre à bagages
Le grand avantage du Puli est le grand coffre exceptionnel de son coffre à bagages. La portière arrière laisse l'ensemble du coffre à bagages accessible pour tout chargement ou déchargement.

Moteur à fonctionnement sûr et économique
Le Puli est propulsé par le moteur Lombardini construit spécialement pour l'exploitation des mini-voitures. Le moteur Diesel, monocylindre quatre-temps, à injection directe, à refroidissement à air peut être mis en marche sans préchauffage. La construction et la fixation du moteur ainsi que l'isolation adéquate réduisent le bruit et les vibrations au minimum.

Le tableau de bord, d'une conception simple, permet toutefois de lire facilement toutes les informations nécessaires. La large surface vitrée permet une vue idéale dans toutes directions.

TECHNIMEX SA de Commerce
Boulevard de l'Industrie 11
Adresse: H-1300 Budapest, B.P. 183
Tel: 36-1-464-100, Telex: 22-4171
Telefax: 36-1-464-110

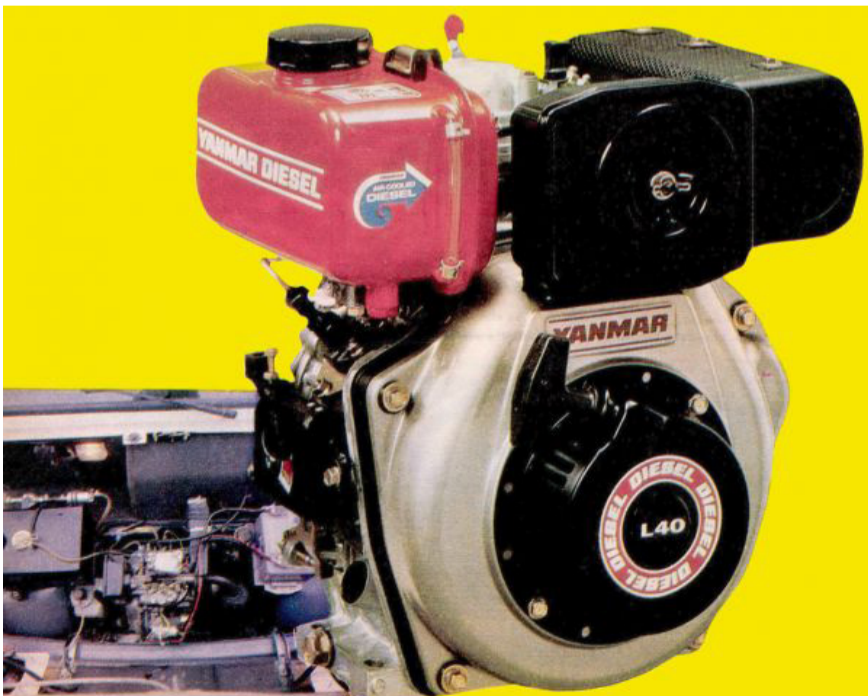
HÓDGÉP HUNGARY
Hódmezővásárhely
B. P. 29. Hódmezővásárhelyi
Telefax: 62-1-505, Telex: 54 702

Francuski folder reklamowy Puli DL z 1988 roku

prowadził. Mieściły się w nim dwie osoby, pojemność bagażnika była wystarczająca na spore zakupy. Zużycie paliwa wynosiło średnio ok. 1,2- 1,5 litra oleju napędowego na 100 kilometrów. Głównym mankamentem był nadmierny hałas jednostki napędowej. Podjęto negocjacje z włoską firmą Lombardini S.r.l. Produkowane w Reggio nell'Emilia były nieco cichsze i mocniejsze od jednostek L40. Montowano je już po upadku komunizmu. Udało się też wyeliminować wiele niedociągnięć i słabych punktów konstrukcji.

Elektryczny 2E

Na początku 1990 r. rozpoczęto prace nad elektryczną wersją Puli. W tym czasie HÓDGÉP był już prywatyzowany. Spadła sprzedaż przyczep i spe-



Silnik wysokoprężny Yanmar L40 był stosowany do zasilania agregatów prądotwórczych. W Puli okazał się zbyt głośny.

cialnych pojazdów na rynku wschodnie z ZSRS na czele. Niedawny „produkt uboczny” Puli stał się nadzieją i szansą na przetrwanie dla potężnego jeszcze do niedawna przedsiębiorstwa z Hódmezővásárhely. HÓDGÉP przekształcił się w produkcyjno-handlową spółkę z o.o. o nazwie Puli Jármű és Gépgyártó Kft. Majątek jej wyceniano na 340 milionów forintów. Na początku lat 90. zaciągnięto kredyty na rozwój. Puli 2E (oficjalnie Puli Typ 107E) był napędzany komutatorowym silnikiem prądu stałego o mocy 7,4 kW zasilanym połączonymi ze sobą 10 akumulatorami ołowiowymi o napięciu 6V każdy. Podczas testów jeden z prototypów rozwinął prędkość ponad 102 km/h. Seryjne egzemplarze Puli 2E bez trudu osiągały prędkość 60-70 km/h i, jak przystało na pojazdy z napędem elektrycznym, niezwykle sprawnie przyspieszały. We Francji do ich prowadzenia było już wymagane prawo jazdy. W zależności od stylu jazdy i temperatury otoczenia zasięg wynosił od 35 do 100 km. Ładowanie akumulatorów trwało 8-12 godzin. Pierwsze egzemplarze elektrycznej odmiany Puli były gotowe pod koniec października 1991 r. Rozpoczęto eksport do RFN i Francji. W realiach wolnego rynku projektanci z HÓDGÉP stworzyli nowe wersje nadwozia. Obok znanego już z dieslowskiej wersji dwuosobowego „kombi” ofertę wzbogaciły warianty coupé oraz wyposażony w pałąk przeciwkapotażowy mini-kabriolet o handlowej nazwie Electro Cabby. Wprowadzono nowe kolory nadwozia i lepsze jakościowo tworzywa oraz materiały tapicerskie. 2E był mikrosamochodem dla wymagającej klienteli. Na rynku niemieckim podstawowy wariant „elektryka” kosztował ok. 21 tysięcy marek. Dla porównania tyle kosztował nowy Opel Kadett E w wersji z silnikiem 1.6 o mocy 75 KM lub bazowe Renault 21.

Szwajcarski przekręt i rozczarowanie

Pojazdem zainteresował się szwajcarski biznesmen Bruno Fridez. Wydawało się, że Puli w swoim elektrycznym wydaniu odniesie sukces w zamożnej Szwajcarii. Fridez tworzył nowe projekty związane m.in. z energią słoneczną. 2E miał być w kraju Wilhelma Tella sprzedawany pod nazwą Fridez 2E. Plany wyglądały świetnie, ale tylko na papierze. →→



Puli 2E z napędem elektrycznym w 1993 roku

Węgrzy nie otrzymali całej zapłaty za dostarczone pojazdy. Nigdy też nie otrzymali środków, które Szwajcar zadeklarował zainwestować na Węgrzech. Dziś można zastanawiać się nad naiwnością węgierskiego zarządu Puli Jármű és Gépgyártó. Wiadomo jednak, że biznesowy „partner” stwarzał wszelkie pozory wiarygodności, zapewniając węgierskich kontrahentów, że spółka rozkwitnie z jego pomocą. Kilka lat później, po długim i nagłośnionym przez szwajcarskie media procesie, sąd w Bazylei skazał Frideza na karę 6 lat i 9 miesięcy więzienia z przestępstwa finansowe na łączną kwotę 70 milionów franków. Twarda lekcja kapitalizmu miała dla Węgrów zaskakująco przykry finał.

Pogrzebane nadzieje

Puli Pinguin napędzany Dieslami produkcji Yanmar, a później Lombardini był montowany w niewielkich ilościach do 1998 roku. Głównym odbiorcą była, przywiązana do jednostek wysokoprężnych i aut VSP, Francja. Auto oferowano z dwoma rodzajami nadwozia. Montaż Puli Typ 107 kontynuowano jeszcze do 2000 r. Warianty elektryczne znajdowały odbiorców głównie w Szwajcarii i RFN. Na Węgrzech pozostały jedynie nieliczne egzemplarze jak kabriolet Electro Cabby kupiony w 1992 lub 93 r. przez jedną z popularnych rozgłośni radiowych z Budapesztu i używany do celów reklamowo-promocyjnych. Nie powiodły się plany współpracy z francuskim przedsiębiorcą Jeanem Hardy. Jeszcze w 1998 r. próbowano negocjować z kilkom zachod-

nimi kontrahentami, lecz los byłego przedsiębiorstwa HÓDGÉP był już wówczas przesądzony. Liczne błędy popełnili także kierujący spółką. Historia mikrosamochodów Puli to także smutne świadectwo czasu bolesnych przekształceń własnościowych, jakie dotknęło wiele przedsiębiorstw na Węgrzech, ze słynnym Ikarusem na czele. Podobne sytuacje znamy także i z polskiej drogi do kapitalizmu, budowanego bez własnego kapitału, nie zawsze z uczciwymi partnerami biznesowymi. Mikrosamochody Puli, zwłaszcza elektryczny wariant 2E były pewnym przełomem w motoryzacji.

20 lat przed Teslą

Przesadą byłoby stwierdzenie, że te proste i niespecjalnie innowacyjne konstrukcje przetarły szlak Tesli czy innym producentom e-aut, bo dzieli je przepaść technologiczna. Z pewnością jednak stworzyły klientom wybór pomiędzy tradycyjnymi samochodami segmentu City, a nowością w postaci mikrosamochodu zasilanego bateriami i doładowanego z sieci. To właśnie pod koniec lat 90. gdy montowano ostatnie Puli, wielcy producenci „pełnowymiarowych” samochodów wprowadzali nowe modele. W 1997 r. debiutowała Honda EV Plus. Rok później Nissan, dziś uznawany za jednego z wiodących graczy w e-motoryzacji, zaprezentował kombi Altrę, czyli elektryczną odmianę modelu R’nessa. Swoje pojazdy zasilane prądem elektrycznym wprowadzili do modelowej gamy Ford (pickup Ranger EV) i General Motors (EV1).auta te były drogie, bo montowano je w małych ilościach, lecz pojawiły się właśnie wtedy, gdy historia nieznanego świata węgierskiej firmy dobiegała końca.

Na podkreślenie zasługuje fakt, że produkcja elektrycznego mikrosamochodu trwała kilkanaście lat i to w kraju postkomunistycznym, bez większych tradycji w budowie aut osobowych. Dziś, gdy w salonach większości producentów trwa e-rewolucja warto pamiętać o niepozornym mikrosamochodzie, który wyprzedził swoją epokę o dwie dekady. O ile napędzane Dieslem wersje Puli były jednymi z wielu podobnych aut w tej kategorii, to Puli 107E alias 2 E zaistniał jako jeden z prekursorów elektrycznej motoryzacji w Europie. ■

Car of the Year 2021

Siódemka finalistów ujawniona

TEKST: MACIEJ RZOŃCA, ZDJĘCIA: COTY

Pewną tradycją stało się, że w przeddzień rozpoczęcia kolejnej edycji Geneva Motor Show odbywa się gala finałowa konkursu Car of the Year. I chociaż drugi rok z rzędu genewski salon samochodowy nie dojdzie do skutku, to wspomniana gala (wyłącznie w wersji on-line) będzie jednak miała miejsce.

Znamy siódemkę finalistów – siedem nowych modeli spośród 29. kandydatów. Są to (w alfabetycznej kolejności): Citroen C4, Cupra Formentor, Fiat New 500, Land Rover Defender, Skoda Octavia, Toyota Yaris oraz Volkswagen ID.3.



Swoje głosy, które wyłonią „Samochód Roku 2021” odda 59 jurorów-dziennikarzy z 22 europejskich (niekoniecznie unijnych!) państw. Polskę reprezentują (od wielu lat) Maciej Ziemek oraz (po raz drugi) Roman Popkiewicz. ➔➔





Ogólna zasada wyłaniania finalisty jest bardzo prosta i przejrzysta. Z 29. samochodów zgłoszonych do konkursu dziennikarze wstępnie wybrali siedem modeli, które awansowały do ścisłego finału. Tych siedem samochodów poddanych jest wnikliwej oce-

do pierwszej generacji poszybowały bardzo wysoko.

Dla przypomnienia, tytuł Car of the Year 2020 zdobył Peugeot 208 zdobywając łącznie 281 pkt. Na podium znalazła się także Tesla Model 3 (242 pkt) oraz Porsche Taycan (222 pkt), ale niewiele mniej otrzymało Renault Clio (211 pkt) oraz Ford Puma (209 pkt). ■



nie uwzględniającej m.in. komfort jazdy, wyposażenie dotyczące bezpieczeństwa, jakość wykonania czy koszty eksploatacji. Każdy z jurorów ma do rozdysonowania 25 punktów między co najmniej pięć pojazdów, z tym, że tylko jeden z nich może (ale nie musi) otrzymać maksymalną ocenę 10 punktów. Po zsumowaniu punktów przyznanych przez wszystkich jurorów „Samochodem Roku 2021” został... tego dowiemy się 1 marca.



Moim zdaniem „wielkim niedocenionym” jest Dacia Sandero, która znalazła się w gronie 22 odrzuconych modeli. To naprawdę świetne, tzw. budżetowe auto, którego jakość i komfort w porównaniu

Ostatni prawdziwy muscle car

TEKST: ROBERT M. KONDRACKI, ZDJĘCIA: GM MEDIA

Buick GNX stał się legendą jeszcze na etapie produkcji, która trwała tylko 8 miesięcy. Zamówili go m.in. Charlie Sheen i Sylvester Stallone. To ostatni prawdziwy muscle car. Po nim nastąpiła smutna epoka nijakich przednioapędowców koncernu GM.



Protoplasta: 310-konny Buick Century Turbo Pace Car przed wyścigiem Indy 500, maj 1976 r.

Gdy w 1962 Oldsmobile zaprezentował model F-85 Jetfire, pierwszy w świecie seryjny osobowy samochód z turbodoładowaniem, wydawało się, że General Motors „pójdzie za ciosem”. Po dwóch latach auto wycofano

jednak z produkcji. Temat „turbo” podjęto BMW, wprowadzając w 1973 r. model 2002 Turbo. Rok później na salonie w Paryżu Porsche zaskoczyło świat modelem 911 Turbo. Wówczas szef marki Buick, Lloyd Reuss zorientował się, że silniki z turbo- →→



Seryjny Buick Regal Sport Coupé Turbo, model 78

doładowaniem zyskują popularność. Zbudowano dwa egzemplarze Buicka Century Turbo z silnikiem V-6/3.8 i mocy ponad 310 KM. W maju 1976 służyły jako pace cars (auta rozprowadzające) w wyścigach Indianapolis 500. Kilka dni przed inauguracją, właściciel słynnego toru Anton Hulman, przejechał tor wraz kandydatem Republikanów w wyborach prezydenckich, Ronaldem Reaganem, późniejszym prezydentem USA. Drugim z aut Parnelli Jones wystartował w górskim wyścigu Pikes Peak. Zainteresowanie jakie wzbudził Buick z turbo spowodowało, że w ciągu kilkunastu miesięcy zaprojektowano „cywilną” wersję Buick Sport Coupé, którą wprowadzono do sprzedaży we wrześniu 1977 r.

Moda na turbo

Wyposażona w turbosprężarkę Garrett AiResearch jednostka V-6 o pojemności 3.8 litra rozwijała moc od 150 do 165 KM, w zależności od typu zastosowanego gaźnika Rochester. Dziś takie parametry mogą wzbudzać najwyżej uśmiech politowania, lecz wówczas nawet silnik bazowej wersji Chevrolet Corvette osiągał 165 KM. Po kryzysie

paliwowym 1973/74 producenci z Detroit zajęli się głównie detuningiem silników, pozostawiając bez zmian duże pojemności skokowe. Ten sposób na obniżenie zużycia paliwa i czystsze spaliny okazał się jednak ślepią uliczką. Eksperyment z turbo w wykonaniu Buicka wydawał się obiecujący. Z ponad 236 tys. sprzedanych w roku 1978 egzemplarzy modelu Regal, 30 508 aut posiadało silniki z turbodoładowaniem. W gamie Buicka Regal był uznawany za „średniej wielkości coupé w sportowym stylu”.

Nadwozie „średniaka” mierzyło 508 cm czyli więcej niż ówczesny Mercedes 450 SEL 6.9 serii W116. W silniku zastosowano system Electronic Spark Control (ESC) z czujnikiem spalania detonacyjnego, który zapobiegał uszkodzeniu silnika na skutek dynamicznego przyrostu mocy. Pod koniec lat 70. jednostkę 3.8 Turbo montowano także w innych modelach Buicka: Le Sabre Sport Coupé oraz Riviera. W roku modelowym 79. silnik rozwijał moc 170 KM przy 4000 obr./min. Maksymalny moment obrotowy wynosił 359 Nm przy 2800 obr./min. →→



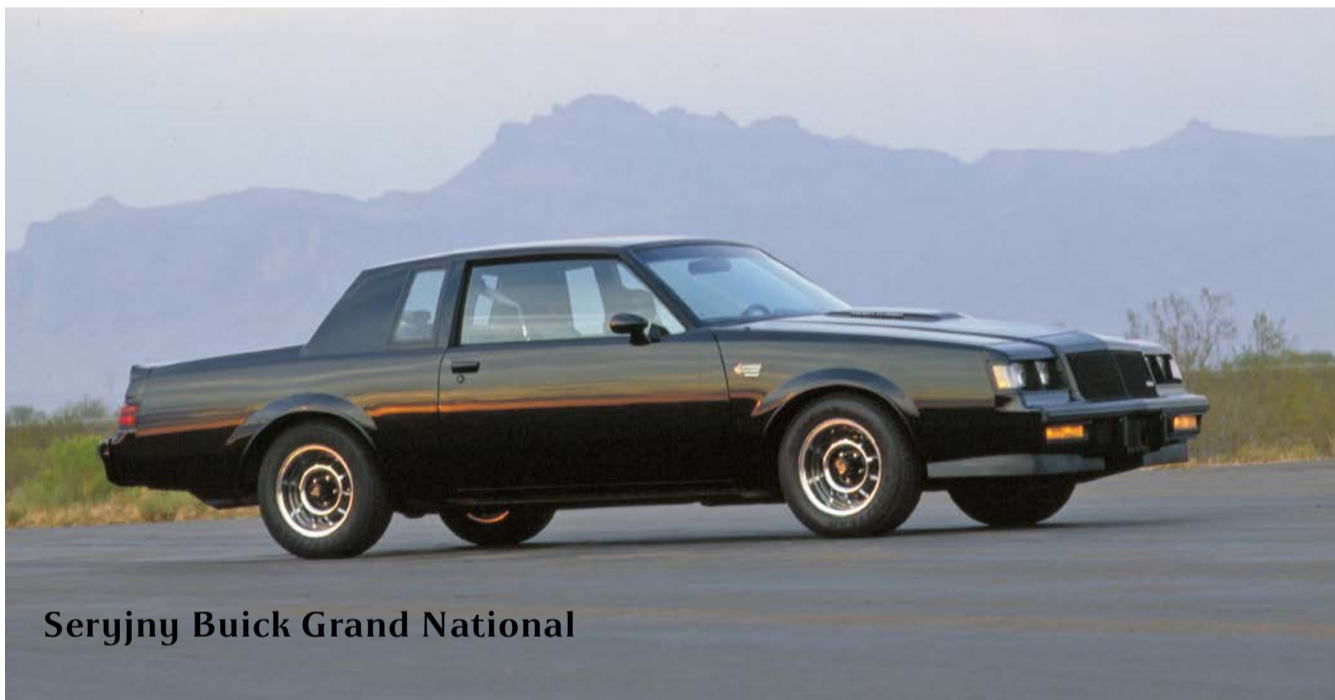
Szkice prototypu Grand National wykonane przez Stevena Pasteinera z GM Cars & Concepts (1981)

Seryjnie montowano 3-stopniową skrzynię Hydramatic THM-350. Buick Sport Coupé Turbo osiągał prędkość maksymalną 195 km/h. Od 0 do 100 km/h przyspieszał w 9,1 sekundy. Można zadać pytanie o sens stosowania turbo, jeśli podobne osiągi oferowała BMW 323i ze znacznie mniejszym silnikiem wolnossącym, zapewniając przy tym znacznie lepsze prowadzenie? W GM nikt takich pytań nie zadawał, bo właśnie koniec lat 70. przyniósł światu boom na silniki z turbodoładowaniem. Po euforycznym przyjęciu, kolejne roczniki Buick Regal Sport Coupé z turbo sprzeda-



GNX był oferowany tylko w kolorze czarnym

będzie to coupé ze zdejmowanym panelem dachowym typu Targa. Nadwozie zdobiły liczne akcenty: napisy „Grand National” i dedykowany, żółto-czerwony logotyp „V-6”, w którym cyfra definiująca ilość cylindrów była zwieńczona grotem strzały. Liczne sportowe akcenty pojawiły się we wnętrzu, na kokpicie i siedzeniach. Zaprezentowany 10 lutego 1982 r. Buick Grand National (GN) wywodził się z modelu Regal i promował nie tylko jego sportowy wizerunek, ale także pozostałe wersje nadwoziowe (sedan, kombi), które jednak wycofano



Seryjny Buick Grand National

wały się coraz słabiej. W 1981 r. zamówiło go tylko 2891 klientów. Marketingowcy koncernu z Detroit wprowadzili więc wyposażeniowy pakiet sportowy Grand National. Każdy z detali miał być hołdem dla tytułów mistrzowskich, jakie Buick zdobył w wyścigach NASCAR Cup Grand National Series.

Grand National: zły do szpiku kości

Wiosną 1981 r. dział GM Cars & Concepts w Farmington Hill (Michigan) na podstawie szkiców Stevena Pasteinera zbudował prototyp Buicka Grand National. Auto w kolorze czarnym i srebrnym prezentowało się znakomicie. Pasteiner zakładał, że

z produkcji kilka lat później. Podstawowa wersja GN była napędzana wolnossącym silnikiem V-6 o pojemności 4,1 l i mocy 128 KM, lecz co najmniej 35 aut posiadało 175-konny silnik z turbo. Obydwie jednostki były zasilane gaźnikami Quadrajet. Zmodyfikowano układ dolotowy, zamontowano trwalsze wałki rozrządu i sprężyny zaworowe z wysokogatunkowej stali. Buick Grand National 82' wyróżniał się od „cywilnych” Regali, w tym także od wersji T-Type. Auto posiadało tzw. bodykit czyli przedni spoiler z dodatkowym wlotem powietrza i tylny, trzyczęściowy spoiler oraz obręcze z lekkich stopów. GN było lakierowany wyłącznie na →→

kolor Charcoal Grey z ozdobnym stripingiem (pasy dekoracyjne nadwozia). We wnętrzu zamontowano dedykowane fotele marki Lear-Seigler pokryte szarosrebrnym welurem z wyszywanym emblematem „V-6”. Bazowy Buick Regal kosztował 8,7 tys. dolarów, wersja Grand National z silnikiem turbo (175 KM) była wyceniona na 15 480 dolarów. W 1982 r. wyprodukowano tylko 215 egzemplarzy GN. Auto było użyte jako Pace Car w wyścigach Daytona 500. Przez kolejny rok w salonach nie pojawiały się nowe egzemplarze GN. W roku modelowym 83' sprzedano 3732 egz. T-Type. Buick przygotował jednak niespodziankę dla zawiedzionych klientów. Grand National model 84' był zasilany 200-konnym silnikiem zasilanym elektronicznym wtryskiem paliwa zamiast gaźników. Zastosowano nową, 4-stopniową automatyczną skrzynię GM 200-4R z funkcją overdrive oraz tylny most ze zmienionym przełożeniem. Auto było promowane spotem reklamowym z utworem Bad to the Bone (zły do szpiku kości) George Thorogooda. Jak w słynnym powiedzeniu Henry Forda 2 tysiące klientów mogło zamówić nowego GN, pod warunkiem, że wybrali kolor czarny. Decyzję, by pojazd przyjął barwę

Lorda Vadera z Gwiezdných Wojen podjął osobiście szef Buicka, Don Hackworth. Rok 1985 zamknął się wynikiem 2102 egz. najbardziej „dzikiego” z gamy. Rok później z salonów wyjechało 5512 egzemplarzy Buicka Grand National. Znacznie tańszy, lecz mniej przebojowy T- Type trafił do 1921 osób.

GNX

W połowie dekady szef projektu GN, Tom Wallace i Don Runkle zdecydowali, że Buick Grand National stanie się czymś więcej niż tylko autem z turbo, atrakcyjnym pakietem i niezłymi osiągnięciami. Celem było stworzenie samochodu z osiągnięciami lepszymi niż Corvette. Zarząd GM akceptował ten akt „kanibalizmu”, bo nowy model podnosił poprzeczkę w gamie koncernu i windował Buicka do elitarnej grupy aut o wysokich osiągnięciach. Do prac przy konstrukcji silnika zaproszono Deana Battermana i inżynierów z firmy McLaren, projektujących zarówno jednostki dla F1, jak i NASCAR.

Dzięki zastosowaniu zmodyfikowanej turbosprężarki, intercoolera i dwuczęściowego kolektora dolotowego z aluminium moc wzrosła do 235 KM, a w finalnej wersji – do 280 lub 300 KM. Mak- →→



Jeden z 547 egzemplarzy GNX na prasowym zdjęciu GM



Topowe V-6 w ofercie Buicka rozwijało moc do 300 KM

symalny moment obrotowy wynosił 488 Nm przy zaledwie 3000 obr./min. Turbosprężarka T3 produkcji Garrett AiResearch posiadała wirnik z materiałów ceramicznych, odpornych na wysokie obciążenia termiczne. W silniku stosowano elektronicznie sterowany sekwencyjny wtrysk paliwa. Zmodyfikowany zderzak z większymi otworami dostarczał więcej powietrza dla turbosprężarki. Dodatkowo w przednich błotnikach pojawiły się wloty do schłodzenia hamulców. Podobnie jak w przypadku Regala

i GN, nowy pojazd miał samonośne nadwozie z pomocniczą ramą. Schemat: niezależne zawieszenie z przodu i sztywny most ze „szperą” pozostał, lecz zastosowano sztywniejsze zawieszenie i hamulce tarczowe z tyłu. Z przodu, na dedykowanych „alusach” American Racing zamontowano opony Goodyear Eagle w rozmiarze 245/50VR16, z tyłu 255/50VR16, co oznaczało konieczność poszerzenia nadkoli. Nadwozie powstało we

współpracy z firmą ASC. Wyeliminowano z niego chromowane elementy ozdobne. Osłonę chłodnicy polakierowano na lśniąca czerni. Sportową atmosferę wnętrza tworzyła trójramienna kierownica obszyta skórą i wskaźnik ciśnienia powietrza doładowującego turbosprężarkę oraz pokryte dwukolorowym welurem siedzenia z logotypem „V-6”, które jednak trudno nazwać „kubelkowymi”. Prędkościomierz wyskalowano do 160 mil na godzinę (257 km/h). Podczas testów samochód rozwijał →→



GNX przyspieszał lepiej niż Corvette C4 model 87.



230 km/h, lecz w 547 egzemplarzach Buicka GNX, które trafiły do sprzedaży prędkość maksymalną, za pomocą elektronicznej blokady, ograniczono do 200 km/h. Sprint od 0 do 100 km/h trwał zaledwie 6 sekund. Był to wynik równie znakomity jak w 286-konnym Porsche 911 Turbo. Dystans ¼ mili GNX pokonywał w 14,3 sekundy osiągając prędkość 155 km/h. Główny cel osiągnięto: Corvette C4 do „setki” rozpędzała się w 6,6 sekundy, a do pokonania 402 metrów ze startu stojącego potrzebowała 15 sekund.

Dla Lorda Vadera i Sylwestra Stallone

Testujący auto dziennikarz magazynu Car Craft Paul Garson pisał: „GNX to więcej niż tylko sanie z napędem rakietowym, zakręty pokonuje jak bolid F1”. Inny nazywał go „ostatnim, rozgrzewającym do czerwoności muscle-carem”.

Buick GNX był oferowany wyłącznie w kolorze czarnym. Z prawej strony kokpitu umieszczono plaketkę z numeracją od 000 (prototyp) do 547. W maju 1987 r. cena nowego auta wynosiła 29 900 dolarów.

Była to równowartość nowego Mercedesa 190 D i niemal połowa ceny BMW M6. W gronie nabywców GNX byli m.in. aktorzy Burt Reynolds, Charlie Sheen i Sylvester Stallone, czołowy amerykański golfista Ben Cranshaw oraz włoski miliarder Nicola Bulgari, właściciel firmy z branży dóbr luksusowych. Buick w ulubionym kolorze Lorda Vadera był montowany przez firmę ASC w Livonia/Michigan od 24 kwietnia do 11 grudnia 1987 r. W tym czasie zaprezentowano trzecią generację modelu Regal z przednim napędem. Dziś Buick GNX jest niezwykle poszukiwanym pojazdem kolekcjonerskim. W styczniu 2017 r. ostatni egzemplarz z przebiegiem zaledwie 68 mil został sprzedany za 220 tys. dolarów, lecz wartość tych aut stale rośnie. W oficjalnym rejestrze figuruje 220 pojazdów, w tym 18 aut poza USA.

W czerwcu 2013 r. odbyła się premiera filmu dokumentalnego Black Air: The Buick Grand National Documentary o powstaniu i montażu GNX. Trudno o bardziej ekscytujący samochód, którego koniec produkcji oznaczał także koniec pewnej epoki amerykańskiej, ale także i światowej motoryzacji. ■

Pucu, pucu, glancu, glancu

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

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

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

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

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

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

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

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



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





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

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



BRAYT®

more than polishing ...

T3

QUICK WAX



- PRODUKT NA BAZIE WOSKÓW, PRZEZNACZONY DO ZASTOSOWANIA NA WSZELKIE GŁADKIE I BŁYSZCZĄCE POWIERZCHNIE LAKIEROWANE, SZKLANE I TWORZYWA SZTUCZNE
 - POZWAŁA UZYSKAĆ ŚWIETNĄ GŁĘBIĘ KOLORU I POŁYSK, A POKRYTA PREPARATEM POWIERZCHNIA STAJE SIĘ ŚLISKA.
 - POSIADA DOSKONAŁE WŁAŚCIWOŚCI HYDROFOBOWE, PIELĘGNUJĄCE I KONSERWUJĄCE.
 - NIE POZOSTAWIA ŚLADÓW NA TWORZYWACH SZTUCZNYCH I GUMIE.
 - NADAJE SIĘ DO PRACY RĘCZNEJ I MASZYNOWEJ
- AKCESORIA: GĄBKA POLERSKA CZERWONA, GŁOWICA Z MIKROFIBRY DO POLEROWANIA, GŁOWICA Z MIKROFIBRY DO WYKOŃCZENIA

TROTON Sp. z o.o. Ząbrowo 14A, 78-120 Gościno; tel./fax +48 94 35 126 22
www.troton.pl ; e-mail: troton@troton.com.pl



TROTON®

Dewizowy luksus na kołach

TEKST: ROBERT M. KONDRACKI, ZDJĘCIA: ARCHIWUM AUTORA, SERWISY PRASOWE

Zakup nowego samochodu w „demoludach”, w tym także w PRL nie był rzeczą łatwą. Znacznie bardziej skomplikowany był zakup auta importowanego spoza „demoludów”.



Pojazdy z krajów kapitalistycznych dostępne były niemal wyłącznie za dewizy, których oficjalnie obywatel PRL, nie pracujący za granicą, oficjalnie i legalnie posiadać nie mógł. Wbrew wszystkim utrudnieniom i rygorystycznym przepisom dewizowym ludzie kupowali jednak „zachodnie” samo-

chody, spełniając swoje motoryzacyjne marzenia. W 1950 r. wprowadzono drakońskie kary za posiadanie jakichkolwiek dewiz przez obywateli PRL. Zarządzane przez znieawidzone Ministerstwo Bezpieczeństwa Publicznego obozy pracy wypełniły się „waluciarzami”, jak wówczas nazywano osoby handlujące, bądź tylko sprzedające obcą walutę. →→



**Opravdu – ten SAAB
má vše, co má mít
každý automobil**

Předně, mimořádné technické kvality a bezpečnost vozů SAAB je stavi do popředí automobilového pokroku z mnoha důvodů. Za druhé, SAAB znamená hospodárnost – v ceně, v provozních nákladech i v nákladech na opravy. Za třetí, SAAB je velmi pohodlný. Prostorný s dobře řešeným vnitřním prostorem. Za čtvrté, SAAB má individuální půvab, charakteristickou sportovní linii, aerodynamický styl a nízký odpor vzduchu. To je SAAB v kostce.

Nielegalny był także obrót nimi. Stalinowsko-bierutowskie lata nie były okresem sprzyjającym rozwojowi indywidualnej motoryzacji. W PRL import aut „zza żelaznej kurtyny” dostępnych dla osób prywatnych rozpoczął się dopiero w 1957 r. Wówczas była dostępna m.in. SIMCA Aronde, Fiat 600 oraz 500 egzemplarzy modelu Multipla. Motozbyt oferował je wprawdzie za złotówki, lecz ceny były zaporowe. W 1957 r. Fiat Multipla kosztowała 82 tys. zł przy „średniej krajowej” wynoszącej 1279 zł.

Tylko za dewizy

Wprowadzono nowe przepisy dewizowe. Na rachunki dewizowe mogły być wpłacane wyłącznie środki z zagranicy. Był to przywilej Polaków pracujących na kontraktach zagranicznych, powracających z zagranicy lub osób posiadających rodzinę za granicą. W latach 60. sprzedażą aut już wyłącznie za dewizy zajmował się Bank Polska Kasa Opieki SA. Skala sprzedaży był minimalna jak na kraj liczący wówczas 29,8 miliona osób. W latach 1961-62 do klientów trafiło tylko 339 nowych aut spoza „demoludów”. Od 1966 r. dostępne były m.in. NSU 1000C, VW 1200, Renault 10 i 16, Hillman Imp, Fiat 124 i 125p. W kolejnej dekadzie hitem „eksportu wewnętrznego” były montowane lub produkowane na Żeraniu Fiaty 127p, 125p, 131p (Mirafiori), 132p oraz dwudrzwiowe warianty modelu 128. Nowo-

ścią były bony. Powracający z zagranicy dewizy mógł sprzedać wyłącznie w PeKaO. Jeśli zamierzał kupić auto, bank wymieniał mu dewizy na bony czyli „ersatz-dolary”. W latach 1979-81 kierowany przez Andrzeja Jaroszewicza Motoimpex importował pierwsze Toyoty Corolla E70, Mazdy 323. Po upadku Gierka, w styczniu 1981 r., Motoimpex zlikwidowano, zaś monopoli- stą stało się Biuro Eksportu Wewnętrznego POL-MOT. Po stanie wojennym sprovedzowano wybrane modele

Daihatsu, Fiata, Forda, Opla, Mazdy, Nissana, Mitsubishi, Renault, Toyoty, VW i Volvo. Bez wyjątku były to pojazdy napędzane silnikami Diesla. Ich szczęśliwi nabywcy nie byli więc skazani na skąpe limity kartkowej etyliny, zaś ON oferowano bez reglamentacji. W schyłkowej PRL dostępne były także auta marki BMW i Mercedesy. POL-MOT działał do początku lat 90, lecz potocznie mówiono; „X jeździ Nissanem z Pewexu”, choć poza sprzedażą za dewizy obydwie przedsiębiorstwa nie miały ze sobą nic wspólnego. Warto jeszcze dodać, że dewizową sprzedażą części do pojazdów zagranicznych zajmowały się wybrane punkty Polskiego Związku Motorowego. W nich dostępne były także importowane oleje, płyny eksploatacyjne, opony, akcesoria i autokosmetyki.

Luksus z Tuzexu

Do 1962 r. w Czechosłowacji zakup nowego samochodu, nie tylko spoza „demoludów”, był ograniczony. Nie wystarczyło posiadać odpowiednią ilość koron. Niezbędny był również talon, oficjalne pozwolenie władz na zakup samochodu i sarta innych dokumentów motywujących potrzebę posiadania pojazdu. Monopol na import samochodów miała państwowa Mototechna. Jeszcze pod koniec lat 50. dla „zasłużonych” literatów, filmowców, naukowców oraz wybranych komunistycznych działaczy spro- →→

wadzono niewielką partię Fiatów 600, Hillman Minx oraz Renault 4CV. Na tamtejszy rynek najmniej, po kilkadziesiąt egzemplarzy, Forda Anglia i SIMCA Aronde. Wiele aut po roku, dwóch sprzedawano po cenach znacznie wyższych niż cena nowego auta. Było to zresztą powszechne zjawisko, znane także w PRL i innych „demoludach”. Mototechna importowała samochody w systemie barterowym m.in. za ciągniki rolnicze Zetor, motocykle Jawa oraz inne

produkty. W latach 60. na rynek trafiło łącznie kilka tysięcy Fiatów 500, 600, 850, 1500 i 125 z Włoch oraz Fordy Taunus, brytyjskie Cortiny a także Saab 96. Ofertę uzupełniała SIMCA 1300/1500 oraz jej pochodne, Renault (model 6, 8 i 16) oraz brytyjski Hillman Minx. U progu kolejnej dekady w ofercie Mototechny pojawiła się egzotyczna propozycja mało znanej, egzotycznej wówczas w Europie marki. Była to Toyota Corona 1500 De Luxe (seria RT40). W zamian za ciągniki Zetor na przełomie 1970/71 sprowadzono 402 egzemplarze. Warto dodać, że był to pierwszy samochód „Made in Japan” w oficjalnie sprowadzony do „demoludów”. Cena 110 tys. koron była jednak zaporowa! W 1974 roku do oferty trafił słynący z „kwadratowej” kierownicy Quartic i dramatycznie słabej jakości Austin Allegro Mk. I. Wewnętrznym konkurentem Mototechny było przedsiębiorstwo eksportu wewnętrznego Tuzex, odpowiednik Pewexu. Powracający z zagranicznych kontraktów sprzedawali swoje dewizy, a w zamian otrzymywali bony Tuzexu w cenie 1 bon = ok. 6 koron). Bony zwano też „tuzexowymi koronami”. Przy zarobkach rzędu 1,2 -1,5 tys. koron przeciętny mieszkaniec Czechosłowacji musiałby pracować na „zachodnie” auto co najmniej 10 lat. Salony Tuzexu mieściły się w Pradze i Bratysławie, a później także w Koszycach.

Od Hondy do Saaba

W kwietniu 1975 r. Tuzex wprowadził do oferty pojazd producenta dotąd kojarzonego w Europie

| Seznam prodejen automobilů List of shops | telefon telephone | PRODEJ Zboží se prodává za tuzexové odběrní poukazy nebo přímo za volně směnitelnou měnu a šeky. SALE Goods are sold for TUZEX coupons or directly for convertible foreign currencies and cheques. Změny cen a sortimentu vyhrazeny Assortment and price changes reserved |
|--|----------------------|--|
| Praha 6, Čistovická ul. 62 ČSAO, Praha 10, Černokostecká 114 | 358 394, 358 193 | |
| Brno, Pasáž Jalta | 05 - 22 105 | |
| Bratislava, Rožňavská 24 | 07 - 224 883 | |
| Košice, Dopravná 3 | 095 - 35 570 | |
| Mladá Boleslav, DRUPOL Gottwaldov, | MB - 26 135 | |
| Pod zimním stadionem | GT - 28 906 | |



głównie z jednośladami. Za 18 tys. bonów (lub ponad 90 tys. koron) oferowano Hondę Civic 1200 (54 KM) znanej jako SB1. Najsłynniejszym na południe od Tatr, srebrnym egzemplarzem Hondy jeździł na planie znanego także i w PRL serialu *Szpital na peryferiach* doktor Arnošt Blažej grany przez Josefa Abraháma. Innym nabywcą Hondy, był jeden z czołowych hokeistów reprezentacji CSRS. Tuzex oferował Citroëna GS, różne modele Fiata (od 128 do 131), Forda Cortinę, Renault 5, 12, sportowe 15 i 17 oraz Saaby 99. Stałym dostawcą, co najmniej kilku tysięcy aut, był Chrysler/Simca (modele 160/180/2 Litre i 1307), a pod koniec dekady także Talbot Horizon. Jeśli Škoda 105 L kosztowała w 1978 r. 57 tys. koron i była uznawana w czechosłowackich realiach za pojazd nietani, to cóż można było powiedzieć o Fordzie Cortina 1300 w cenie 18 tys. bonów lub 92,5 tys. koron? Saab 99 GL był wyceniany na ponad 140 tys. koron. Na zakup mógł pozwolić sobie wyłącznie człowiek niezwykle majątny, twórca, naukowiec w randze profesora, lub dyrektor dużego przedsiębiorstwa. Wiele aut zakupiły jednak osoby posiadające rodzinę na emigracji np. w Austrii, USA czy Kanadzie. W latach 80. rywalizacja Mototechna vs Tuzex zakończyła się podziałem rynku. Pierwsza z firm importowała głównie auta z „demoludów”, natomiast Tuzex skoncentrował się na sprzedaży samochodów o „kapitalistycznej” proweniencji. W przeciwieństwie do PRL, nasi sąsiedzi z południa nie ograniczyli oferty do Diesli, choć po dwóch kryzysach paliwowych auta z silnikami →→

wysokoprężnymi wzbogaciły ofertę Tuzexu. Po 1981 r. importował on Forda (Escort i Sierra), Fiata Uno, Renault 9/11/18/21 (wcześniej także partię modelu 20, Peugeoty 205 i 309, Volvo 360 GL i Toyotę Corollę. Przykładem „egzotyki” w ofercie Tuzexu było nieznane w Europie, Daewoo Racer czyli model, który dekadę później także i w Polsce montowano i sprzedawano jako Daewoo Nexia. Interesujące jest fakt, że niemal równolegle z Racerelem oferowano „oryginał” czyli Opla Kadetta E. Po „aksamitnej rewolucji” Tuzex zlikwidowano i pojawiły się pierwsze autoryzowane salony niemal wszystkich producentów, które przetrwały rozpad Czechosłowacji na dwa odrębne państwa.

Jestem komunistycznym milionerem

NRD-owska centrala handlu zagranicznego Geschenkdienst- und Kleinexporte GmbH (Genex) powstała w 1956 r. Początkowo wymiana handlowa (zwykle barter) odbywała się głównie z Danią i Szwajcarią. Większość enerdowskich rodzin miała na zachód od Łaby rodzinę, która wspierała ich finansowo dewizami w postaci wymiennalnych Deutschmark (DM). Od końca lat 60. Genex sprzeda-



wał za dewizy samochody rodzimej produkcji oraz wozy z „demoludów”. Na początku lat 70. do NRD sprowadzono niewielką partię limuzyn Volvo 164. Auta przydzielono jednak prominentom komunistycznej partii SED, wyższej rangi dowódcom nieślawnej policji politycznej STASI i nielicznej grupie „zasłużonych” elit: naukowcom, twórcom itd. Flagowe wówczas Volvo służyło jako samochód operacyjny STASI. Po latach importowego zastoju przełom nastąpił w 1977 r. Wówczas przez firmę Intrac zamówiono 1000 egz. samochodu, który do dziś jest symbolem enerdowskich elit. Volvo 244 DLS było specjalnym, dedykowanym wyłącznie na rynek NRD modelem. Nadwozie serii 244, połączone ze



skromnym silnikiem gaźnikowym B21A o mocy 100 KM, chromowaną atrapą chłodnicy z 6-cylindrowej serii 264 i logotypem w kolorze złotym. Auto było wyposażone m.in. w radiomagnetofon, welurową tapicerkę i fotel kierowcy z regulacją wysokości. Wiele aut trafiło do partyjnych bonzów. Na liście klientów byli „zasłużeni” profesorzy, reżyserzy, literaci, kilkunastu generałów STASI oraz lekarze reprezentacji NRD, „hodujący” naszprycowane męskimi hormonami, wąsate sportsmenki kilku dyscyplin. W NRD partyjne elity →→



żyły w luksusowym, strzeżonym przez Stasi osiedlu Wandlitz koło Berlina. Obowiązujące tam tablice rejestracyjne z literami „IBM”, zwykli mieszkańcy NRD tłumaczyli jako „Ich bin Millionär” (jestem milionerem) i nie mylili się w swoim sarkazmie. Dostawy rozpoczęły się w październiku 1977 r. Cena Volvo 244 DLS wynosiła 42 tys. marek NRD, czyli równowartość 3 nowych Wartburgów 353 W. Dwuletnie auta z przebiegiem 20-40 tys. km na wolnym rynku wyceniano na 90-100 tys. marek. Do dziś przetrwało co najmniej kilkadziesiąt aut.

Golf na paliwo ze spychacza

30 listopada 1977 r. przedstawiciele Genexu podpisali wart 90 milionów DM megakontrakt na dostawę 10 tys. VW Golfów do NRD. Tylko część rozliczono w dewizach, 80% spłacano żywnością, węglem, blachą stalową, częściami motoryzacyjnymi (np. reflektory) oraz precyzyjną optyką Karl Zeiss.

Auta dostarczano w skromnej specyfikacji (L lub LS) i z benzynowymi silnikami o mocy 50 lub 75 KM. 13 stycznia 1978 r. partia pierwszych 200 aut dotarła na kolejowych lorach do centrali w Berlinie Wschodnim. Początkową cenę obniżono z 35 do 26 tys. marek NRD, lecz auto i tak było znacznie droższe od Wartburga 353 Tourist (kombi), uznawanego wówczas za szczyt motoryzacyjnych marzeń w NRD. Usługi serwisowe realizował tylko jeden warsztat z autoryzacją VW na cały kraj, później powstały

kolejne. Jak w przypadku Volvo większość aut użytkowano oszczędnie i zabezpieczono przed korozją preparatem Elaskon. Używane egzemplarze wyceniano na 50-80 tys. marek i na każde auto przypadało dziesiątki chętnych. Trabant 601 kosztował wg oficjalnego cennika 7850 marek. Dostawy ostatnich Golfów I zakończono w lipcu 1979 r. Niewielką część stanowiły auta z silnikiem Diesla. Ich właściciele zwykle zaopatrywali się w paliwo u operatorów ciężkiego sprzętu budowlanego, gdyż olej napędowy był wówczas w NRD

trudno dostępny dla prywatnych odbiorców, a w transporcie dominowały ciężarówki zasilane benzyną. Później do oferty Genexu trafiły Golfy II generacji, Passat i Bus T3. Od 1978 r. do 1982 r. sprowadzono 5,5 tys. Citroënów GSA Pallas, lecz największy kontrakt przedstawiciele Genexu zawarli z Mazdą. Do 1982 r. koncern z Hiroshimy dostarczył 10 tys. egz. modelu 323 BD z silnikiem 1.1 oraz 1000 egz. w wersji 1.3 z „automatem”. Namiastką luksusu było kilkaset sztuk Peugeota 305. W latach 80. Genex poszerzył grę o Citroëna BX, Fiata Uno, Forda Oriona, Renault 9. Pod koniec dekady oferowano nawet BMW 316/318/320i serii E30. Po upadku berlińskiego muru, nastąpiło połączenie NRD z RFN. Do końca 1990 r. we wschodnich landach istniały już salony niemal wszystkich marek. Samochody z krajów kapitalistycznych w ograniczonym zakresie, głównie w sprzedaży dewizowej, były dostępne także na Węgrzech i Rumunii. Z kolei Albania, Bułgaria i ZSRR importowała tylko pojedyncze auta dla przedstawicieli komunistycznej „wierchuszki”. W uprzywilejowanej pozycji jedyne „demoludu” z wymienialną walutą była Jugosławia. Aż do rozpadu w 1991 r. sprowadzano tu nowe auta wielu marek. Inne (Renault, NSU, VW) montowano na licencji i sprzedawano na krajowym rynku za dinary. Tysiące nowych i używanych aut sprowadzili także jugosłowiańscy „gastarbeiterzy” z RFN, Austrii, Holandii, Włoch i innych krajów. ■

subiektywny **TOP 10**

ADAM P. WALENDZIAK



1

Peugeot 504 GL rocznik 73'. Pierwszy, własny samochód. Trafiłem na egzemplarz bez „blachy” i z silnikiem w stanie agonii, lecz i tak był wspaniałym autem.



2

Volvo 265 GLE. Pierwszy samochód, w którym wiele lat temu zostałem „wbity” w fotel. Solidne V-6 z tylnym napędem i nadwoziem w kształcie cegły.



NSU Ro 80. Stylizacja nadwozia wyprzedziła swoją epokę o kilkanaście lat. Prezentuje się świetnie mimo upływu 54 lat. Silnik Wankla okazał się ślepą ulicą i gwoździem do trumny NSU. Jednak szacunek za odwagę i wizjonerstwo, które rzadko znajduje powszechne uznanie.



Škoda 110R. Absolutna miss „demoludów”. Patrząc na karoserię, zapomina się o anemicznym silniku i mało wybitnej jakości.



Porsche 930, czyli wczesne 911 Turbo. 260 koni i tylko 4 biegi. Surowa moc w najczystszej postaci. Późniejsze modele dopracowano lepiej, lecz brakowało im dzięki, trudnej do okiełznania zadziorności.

Toyota Land Cruiser J150 - model 2021. Absolutne non plus ultra wśród setek aut udających terenówki i bulwarowych SUV-ów, dla których jedynym wyzwaniem jest próg zwalniający lub wysoki krawężnik.



Lexus LS400. Techniczna perfekcja. Dyskretny luksus bez grama wulgarnej ostentacji, typowej dla „gwiazd” i „śmigieł” z rozdętym ego. Do dziś niedościgniony wzór dla większości producentów aut Premium.



Suzuki Jimny 1.5 VVT AllGrip Pro (od 2019). Auto małe, lecz nadzwyczajnie dzielne w każdym niemal terenie, nieco słabiej na ubitych drogach. Zawstydzi niejedną terenówkę z setką elektronicznych pomagierów.

Ferrari 400. Gran Turismo w najlepszym, choć niedocenionym wydaniu. Symfonia widlastej ósemki. Nadwozie? Oczywiście „Disegno Pininfarina”! Auto w stylu „Love or hate”. Wybieram to pierwsze.



Honda NSX II. Auto godne swojego przodka sprzed trzech dekad. Pod wieloma względami przewyższa wiele supersamochodów.

Lata mijają, świat się zmienia

Międzynarodowy podręcznik prowadzenia samochodu

MIROSŁAW RUTKOWSKI

Chcieliśmy w kolejnych wydaniach iAuto przedstawić naszym Czytelnikom skany unikalnego obecnie wydawnictwa z 1961 roku. "Międzynarodowy podręcznik prowadzenia samochodu" wydany został w czasach, kiedy wszystkie wydawnictwa były państwowe, nadzorowane przez rządzącą partię i kontrolowane przez cenzurę.

Obecnie jest inaczej. Ta socjalistyczna spuścizna już nie oznacza "nasze" albo "niczyje", a dawne państwowe przedsiębiorstwa przekształciły się w spółki prawa handlowego. Niejako naturalnie przejęły też dorobek swoich protoplastów. Wydawcą "Międzynarodowego podręcznika prowadzenia samochodu" w Polsce Ludowej były Wydawnictwa Komunikacji i Łączności. Książeczka powstała z inspiracji i pod auspicjami Organizacji Narodów Zjednoczonych, która dostrzegła potrzebę pewnej unifikacji zachowań uczestników ruchu drogowego. Motywem przewodnim pracy międzynarodowego gremium było bezpieczeństwo ruchu



drogowego, rozpowszechnienie znajomości podstawowych zasad prowadzenia samochodu nie tylko po to, aby poprawić zachowanie się kierowców, lecz także, aby je możliwie ujednolicić. Po sześćdziesięciu latach jeździmy po całej Europie, i wszędzie zasady ruchu drogowego i zachowań kierowców są (lub wiemy, że powinny być) podobne. "Międzynarodowy podręcznik prowadzenia samochodu" i podobne mu prace w istotny sposób do tego stanu się przyczyniły.

W poprzednim wydaniu iAuto zapowiadaliśmy dalszy ciąg zeskanowanych stron "Podręcznika...", jednak musimy z tego zamiaru zrezygnować. Przedstawiciel WKiŁ Sp. z o.o. poinformował nas, że nie mamy zgody wydawcy na pokazanie całości. ■

23 lata wcześniej

TEKST: ANDRZEJ DĄBROWSKI, ZDJĘCIE: SERWIS PRASOWY

Rajd Portugalii, czwarta eliminacja Rajdowych Mistrzostw Świata była pierwszym (z siedmiu planowanych) startem duetu Hołowczyc-Wisławski w rywalizacji najlepszych załóg rajdowych w sezonie 1998. Konkurenci, mieli już za sobą trzy eliminacje i kilka tysięcy kilometrów ostrej jazdy. W Portugalii, wszyscy najlepsi startowali już po kilka, kilkanaście razy po znanych im doskonale odcinkach specjalnych, że nie wspomnę o Portugalczykach i Hiszpanach, którzy znali te

OS-y niemal na pamięć. Dla Hołowczyca był to pierwszy raz. Pierwszy start nowym Subaru WRC. Na liście startowej 121 załóg, w tym 37 kierowców z listy priorytetowej FIA! Do pokonania 1700 km trasy, a w tym 28 OS-ów o łącznej długości 380 km. Same szutry. Kamienie, żwir, piasek, kurz, zakręt za zakrętem, przepaście. Hołowczyc to lubi, Wisławski mniej. Dla pilota, zapisanie w brulio- ➔➔



nie wszystkich niezbędnych informacji dotyczących tylko jednego OS-u, to kilkadziesiąt stron niewyobrażalnej, mozolnej pracy. Siedzę przed monitorem komputera w Warszawie i notuję wyniki odcinków specjalnych. Słucham radiowej relacji na żywo. Jest nerwowo. Pośród nazwisk światowej czołówki polscy debiutanci. Kibicuję im zdalnie.

Po piątym OS- załoga Stomilu Olsztyn była na 16. pozycji ze stratą do prowadzącego Colina McRae'a 1 m 50 s. Druga polska załoga Kuzaj-Gęborys jechała coraz lepiej i po tym odcinku z 49. miejsca znaleźli się na 34. Na OS-5 mieli tylko 2 s straty do G. Trellesa i 8 s do M. Stohla. Szkoda, że wypadli z trasy. Być może zmieściliby się w dwudziestce najlepszych, ale trzeba kiedyś dojechać do mety... Pechowców było więcej. Ze 121 załóg do mety nie dojechało 66. Świadczy to o trudnej specyfice Rajdu Portugalii.

Po pierwszym etapie i 10 OS Hołowczyc-Wisławski zajmowali 14. miejsce. Drugi dzień rajdu i kolejnych 10 OS-ów. Załoga Stomilu wyraźnie się rozkręca. 18 OS: C. McRae uzyskuje czas 07.16 Hołowczyc: 07.23 . To ósmy czas odcinka! 19 OS: P. Liatti uzyskuje 07.20, A. Vatanen 07.22, a „Hołek” 07.23. To znowu ósmy czas na OS. 20 OS: C. McRae - 08.00, Hołowczyc - 08.14 i dziewiąty czas! Jak widać rywalizacja z najlepszymi stała się faktem! Po 20. OS Hołowczyc-Wisławski zajmują 10. miejsce z przewagą 5 minut nad następną załogą. Groźny rywal z Gazprom Rally Team - Nikonenko na Escorcie WRC ma do naszej załogi 7 minut straty. Z tyłu było więc bezpiecznie. A z przodu? Na starcie ostatniego dnia rajdu od Rui Madeiry zajmującego 9. miejsce dzieliły Hołowczycy tylko 32 sekundy! Czy zaatakuję, czy osiągnie metę na doskonałej 10. pozycji? Przyznam, byłem mocno zdenerwowany. Nie atakowałem. Dojechałem!

Trudno w krótkiej relacji opisać przygody, jakie spotykały kierowców. Toyoty miały problemy. Radstrom zgubił koło. To samo Stohl na Misubishi. Makinen wykarczował kilka dorodnych eukaliptu-

sów. Auriol „kręcił baki”, uderzył o kamień, kibice wypychali go na drogę, miał problemy ze skrzynią biegów i układem kierowniczym. Fantastyczny Loix na jednym z OS-ów trzy razy „łapie gumę”. W sumie miał 5 defektów opon w jednym dniu. Fin Rovannerpo połowę OS przejechał na wstecznym biegu. Kankunen jechał jakiś czas tylko z napędem na tylną oś. Przód był uszkodzony. Były takie OS-y, że aż 11. zawodników mieściło się na mecie w jednej minucie! Walka czterech kierowców o prowadzenie trwała do końca. Sainz w swoim setnym(!!!) starcie w WRC przegrał z Colinem McRae'm zaledwie o 2 sekundy! Czterech kierowców przejechało 380 km OS-ów niemal w tym samym czasie! Strata Hołowczyca do zwycięzcy to tylko 11.58. Następni już ponad 18 minut straty. Trafić w dziesiątkę najlepszych w pierwszym starcie, to duży sukces.

NA MECIE POWIEDZIELI:

Colin McRae: *Chciałem wygrać ten rajd. Było to dla mnie i dla Subaru bardzo ważne. Zły dobór opon na dwóch ostatnich OS-ach sprawił, że niemal przegrałbym z Carlosem...*

Carlos Sainz: *Martwią mnie problemy jakie miałem z samochodem. Przez to nie mogłem być tak szybki jak chciałem. To był mój setny start w RMS i chciałem tu zwyciężyć. Myślę, że Rajd Katalonii będzie dla mnie lepszy.*

Freddy Loix: *To był dla mnie ważny rajd bo pierwszy raz startowałem Corollą WRC. To fantastyczne auto. Miałem problemy z przekładnią, ale nawet bez nich nie wytrzymałbym szalonego tempa narzuconego przez Carlosa.*

Krzysztof Hołowczyc: *Z mojego miejsca jestem zadowolony. Zrobiłem wszystko, co mogłem zrobić. Czołowi kierowcy są poza moim zasięgiem. Madeira startował tu po raz 15, wiedział gdzie może zaryzykować. Ja czułem się jak w lesie. Doskwiera mi brak doświadczenia, ale z rajdu na rajd będzie coraz większe...* ■

Pół miliona później

TEKST I ZDJĘCIA: MARCIN SUSZCZEWSKI



Podliczyłem niedawno trzydzieści lat swojego zmotoryzowania i wyszło mi, że w tym okresie spotkałem się na jakiś czas, nie zawsze bardzo długi, z około czterdziestoma samochodami. To zaś daje mi już jakiś dystans do tego, czym auto bywa w życiu człowieka.

Wiem, daleko mi do wiernych swoim czterem kółkom właścicieli, którzy auto wyprowadzają z salonu i żegnają potem po latach kiedy laweta zabiera takiego pacjenta na złom. Jest mi z tym dobrze i źle, bo takie postawy mi imponują, a jednocześnie nie byłoby mnie na taką stać.

Rozwieję od razu wątpliwości, że nie wszystkie te auta nabyłem w salonie sprzedaży. Zdarzyły się takowe, ale doświadczeń z nowymi autami mam niewiele, a

i te niekoniecznie zaliczyłbym do udanych. Po prostu hołubię cię zanim nie podpiszesz zamówienia, a potem... jak zwykle.

Przy czym wygląda to nieco groteskowo, bo na etapie rozmowy wstępnej często sprzedawca obiecuje gruszki na wierzbie, zaś po dopięciu transakcji przestaje odbierać telefon, a na wzmiankę o obiecanych dywanikach wybałusza śmiesznie oczy.



Gwoli sprawiedliwości dodam, że nie lepszej sytuacja ma się u pośredników z drugiej (lub kolejnej) ręki. Co bardziej umęczeni życiem nie mają siły nawet wstać do rozmowy i oferują pojazd z pozycji maharadży. Inni, rzutcy i dynamiczni, najchętniej pomogliby wypchać furę za bramę, gdzie człowiek jest już sam ze swoim nowym cackiem. Jeszcze inaczej kupuje się od właścicieli. O ile bowiem

komisant często myśli w sposób racjonalny i wie, że kilkunastoletni Fiat może mieć problemy z korozją, to wiekowy staruszek, który Fiata nabył w salonie w ogóle takiej ewentualności nie dopuszcza.

Prywatni sprzedający mają o samochodzie tak wybujałe mniemanie, że koniec końców wolę popękać ze śmiechu podczas negocjacji z komisantem, niż wysłuchiwać rzewnych pieśni o tym, jakie to wakacje w domku Brda zaliczył przed dwudziestu laty sprzedający.

Podliczenie litanii samochodów stanowiło dość osobliwą lekcję ekonomii. O ile bowiem przyjąć lekką ręką, że do każdego „używańca” należało w niedługim czasie dołożyć średnio drugie tyle, co kwota zakupu, to...

No właśnie, przyjmijmy, że za każdy z samochodów zapłaciłem średnio 10 tysięcy złotych i niech to będzie tylko na potrzeby rachunkowe, bo przecież wiadomo, że było to często sporo więcej. Po dołożeniu tylko drugiego tyle do każdego z nich wyliczyłem, że przez ostatnie 30 lat wydałem na swoje samochody... 800 000 złotych.

Nie, to nie żart, realnie kosztowały one w okolicach miliona złotych, a wydawało mi się, że milionerem nigdy nie będę. I zgadza się, nie będę, ale jak by tak policzyć, to byłem. Robi wrażenie prawda? Oczywiście do wydatków nie wliczam kosztów paliwa, ale też nie

biorę pod uwagę, że za każdy z samochodów odebrałem potem jakąś kwotę. Realnie, niech to więc będzie pół miliona. I tak sporo.

Poczynione zestawienie pozwoliło mi również na zestawienie ulubionych, lub też najczęściej odwiedzanych marek. Okazało się, że największą atencją darzyłem Citroeny, Fiaty, Saaby i Land Rovery. Peugeot, Volvo, Mercedesy i Renault, których miałem więcej niż po jednym. Pojedynczo spotykałem się z markami Chevrolet, Pontiac, Opel, Ford, Toyota, Alfa Romeo i Autobianchi.

Czego mnie te lata nauczyły? Cóż, podstawowa nauka, to umiejętność radowania się każdym samochodem, nawet takim za niedużą kwotę. Ba, takim ucieszyć się najtrudniej, ale zaręczam, że w każdym znajdą się powody do radości.

Inna sprawa, to kwestia dbania o pojazd. Lata praktyki pokazują, co jest ważne przy zakupie auta, a jakie kwestie można potraktować drugorzędnie. Innymi słowy, jeśli puka przegub to jeszcze jest OK, ale jeśli rdza zżera podwozie przyszłego rydwanu, to należy odejść i poszukać czegoś innego.

Trzydzieści lat intensywnego samochodowania, to również jedna wielka lekcja pokory. Łatwo za kółkiem

przeszarżować, a wtedy całe nasze dbanie na nic, bo mamy do czynienia z kupą dymiącego żelastwa. Niezależnie od kwoty uiszczonej za prawo do jego katowania.

I na koniec to ostatnie i chyba właśnie najważniejsze. Te wszystkie lata nauczyły mnie szacunku do samochodów. Nie tylko w obsłudze, ale też w eksploatacji. Wiem, że należycie traktowany samochód potrafi się za takie podejście odwdziżyć.auta mają bowiem dusze, czyli są trochę jak my wszyscy. ■



Wydarzenia i rocznice: styczeń 2021

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Leland, czyli Cadillac i Lincoln

Wielu genialnych mechaników, konstruktorów i inżynierów (często w jednej osobie) w historii motoryzacji nieśmiertelnie swoje nazwiska nadając je swoim pojazdom (np. Porsche, Ford, Ferrari czy francuska trójca Renault, Peugeot oraz Citroen). Są też i tacy, którzy popadli trochę w zapomnienie, chociaż ich osiągnięcia są nie mniej imponujące. Należy do nich Henry Martin Leland (kto o nim słyszał może sobie pogratulować), który stał się „ojcem” dwóch słynnych amerykańskich marek samochodowych: Cadillac oraz Lincoln. Przy okazji, koniecznie trzeba

zaznaczyć, że w 1920 roku w Wlk. Brytanii założona została firma Leyland Motor Limited, która nie miała absolutnie nic wspólnego z Lelandem – i odwrotnie - oraz dalszą częścią tekstu.

Leland urodził się 16 lutego 1843 roku w Barton w stanie Vermont. Z wykształcenia był inżynierem-mechanikiem, z tytułami naukowymi uniwersytetów w Michigan i Vermont. W 1890 roku, w wieku 47 lat, założył w Detroit niewielki warsztat, w którym wytwarzał silniki parowe oraz spalinowe do napędu łodzi. Wcześniej pracował m.in. jako ślusarz w Arsenale Stanów Zjednoczonych →→



podczas wojny secesyjnej. Doświadczenie Lelanda w zakresie obróbki skrawaniem czy masowej produkcji, przekonały go do technik produkcji wysokiej jakości oraz zalet wymienności części. Takie podejście sprawiło, że stał się dostawcą świetnych narzędzi oraz różnego rodzaju kół zębatych dla fabryki Oldsmobile. Pewien przełom nastąpił w dniu, w którym w warsztacie Lelanda zjawili się inwestorzy niezadowoleni z dotychczasowej współpracy z Henry Fordem. Zainteresowali się silnikiem Lelanda, który ten próbował bezskutecznie sprzedać Olds'owi, do samochodów Oldsmobil. W ten sposób Leland zyskał kapitał i mógł realnie myśleć o rozpoczęciu produkcji samochodów pod własną marką. Swoich pojaz-



dów nie nazywał jednak własnym nazwiskiem, ale nazwiskiem Antoine de la Mothe Cadillaca, żyjącego na przełomie XVII i XVIII wieku francuskiego m.in. odkrywcy, podróżnika, oficera oraz założyciela Detroit.

Pierwszym samochodem Lelanda stał się Cadillac Runabout & Tonneau z 1903 roku wyposażony w jednocylindrowy silnik benzynowy o pojemności 1609 cm³ i mocy 10 KM (ale są też źródła podające 8 KM). Znany był także jako Model A,

który w każdym kolejnym roku produkcji otrzymywał kolejną literę alfabetu (Model B, Model C, itd.). W 1909 roku pojawił się Model 30, który nie przy- ➔➔



pominał już konnego powozu z kierownicą, ale otrzymał prawdziwie samochodowy wygląd oraz silnik czterocylindrowy o mocy 33 KM. W tym samym czasie marka Cadillac znalazła się w składzie powstałego holdingu motoryzacyjnego General Motors, gdzie Leland otrzymał wysokie stanowisko kierownicze. Warto dodać, że już w tym czasie Leland stawiał na bardzo wysoką jakość swoich samochodów oraz... zamożnych klientów. Ale też odpowiednio dbał o wyposażenie swych pojazdów oferując np. elektryczny rozrusznik oraz oświetlenie. W trakcie, a właściwie pod koniec I wojny światowej (1917) doszło do sporu pomiędzy Lelandem, a szefem GM Williamem C. Durantem, który był zagorzałym pacyfistą i odmówił rządowi USA współpracy przy produkcji silników lotniczych dla potrzeb armii. Zupełnie odmienne zdanie na ten temat miał Leland i w



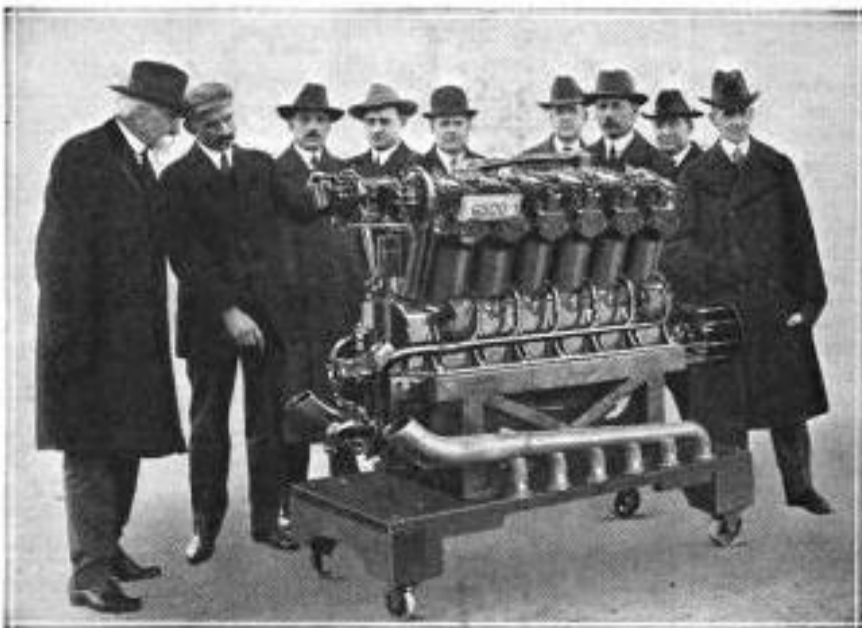
efekcie definitywnie pożegnał się z GM oraz marką Cadillac. Cadillackiem 370 jeździł przed II wojną światową Prezydent Polski Ignacy Mościcki, a GM utrzymało swoją prestiżową markę do dzisiaj. →→





Po odejściu z GM Leland wraz z synem Wilfredem założył w 1917 roku nową firmę: The Lincoln Motor Company. Wraz z kilkoma innymi producentami samochodowymi LMC przystąpiła do produkcji prototypowego silnika lotniczego Liberty L-8, a potem do masowej już produkcji silnika Liberty

L-12, który był wytwarzany do 1919 roku. Ponownie Leland powstrzymał się przed nadaniem nowej marce swego nazwiska... Tym razem, może przez wojenny czas, a może przez wspomnienia z wojny secesyjnej, uhonorował Abrahama Lincolna, szesnastego prezydenta USA, którego działalność przypadła właśnie na lata wojny domowej w USA.



Po zakończeniu produkcji silników lotniczych Lincoln Motor Company podjęła produkcję luksusowych samochodów. Tym razem na rynku pojawił się Model L produkowany w latach 1917-30. Niestety, sprzedaż nie rekompensowała nakładów i firma zaczęła nieco podupadać. Wówczas pomocną rękę wyciągnęło dwóch Fordów: Henry oraz jego syn Edsel. Ale można też przyjąć, że Fordowie ratowali w jakiś sposób także swoje imperium. Problem był w tym, że poważnym rywalem Forda stał się m.in. General Motors z szeroką ofertą modeli. Nato- →→

miast nadal oferowany Ford T był co prawda tani, ale mocno już przestarzały technicznie i z nieco archaiczną sylwetką. No i nadal oferowany był jedynie w czarnym kolorze. Potrzebny był nowy impuls i to właśnie Edsel przekonał ojca, że warto zainwestować w modele droższe, ale lepsze pod każdym innym względem. Co prawda Edsel od trzech lat pełnił funkcję prezesa koncernu, ale i tak decydujący głos miał Henry. Ostatecznie ugiął się pod presją syna. 4 lutego 1922 roku firma Lincoln Motor Company została zakupiona za okrągłą sumę 8 mln ówczesnych dolarów (czyli naprawdę sporo) stając się działem i marką samochodów luksusowych w ramach koncernu Forda. Niedługo później też zaprzestano produkcji Modelu T na rzecz dużo ładniejszego Modelu A (nazywanego także „Małym Lincolnem”).

Henry Leland zmarł 26 marca 1932 roku w Detroit, ale Edsel Ford dobrze zadbał o jego dziedzictwo, chociaż – trzeba przyznać – stosunki pomiędzy Fordem, a ojcem i synem Leland pogarszały się na tyle, że ci dwaj ostatni ostatecznie zrezygnowali z dalszej współpracy.

W 1936 roku pojawił się model Zephyr, zainspirowany opływowym pociągiem ekspresowym Burlington Zephyr. „Dzieckiem” Edsela stał się 1939 roku

model Lincoln Continental, który słynny architekt Frank Lloyd Wright opisał podobno, jako „najpiękniejszy samochód, jaki kiedykolwiek wyprodukowano”. Bezspornym faktem jest natomiast to, że Continental przez kolejne dekady (i generacje) stał się flagowym modelem Lincolna. To właśnie Continental z 1961 roku w wersji kabriolet dwa lata później wioził w Dallas prezydenta USA Johna Kennedy’ego, gdy dopadły go zabójcze kule zamachowca...

Do wyjątkowo udanych modeli marki Lincoln zalicza się także Town Car, pełnowymiarowy luksusowy sedan zaprezentowany po raz pierwszy w 1981 roku oraz Navigator, niemniej luksusowy SUV, którego debiut datuje się na 1998 rok...

Mam nadzieję, że marka Lincoln przetrwa kolejne dekady... Mam nadzieję... W ubiegłym roku Ford zakończył produkcję modelu Continental. Obecnie pod tą marką produkowane są cztery modele (wyłącznie) SUV’ów: Corsair, Nautilus, Aviator oraz wspomniany wcześniej Navigator.

Henry Leland został uhonorowany wpisaniem do sław motoryzacji Automotive Hall of Fame w 1973 roku. Za swojego życia zyskał wielki szacunek w branży motoryzacyjnej zyskując przydomek „Wielki Stary Człowiek z Detroit”. ■



