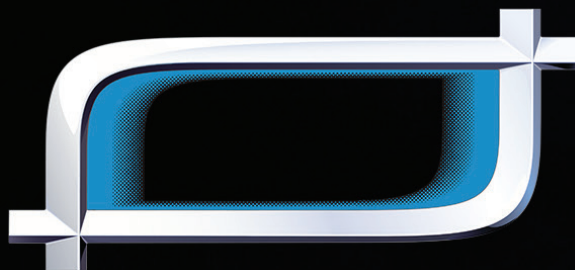


# dts<sup>24</sup>

30 września 2025 nr 9 (652)  
gazeta bezpłatna nakład: 20 000\*  
\*obejmuje dystrybucję wersji elektronicznej



## BESTUNE

### Wicar Nowy Sącz



# JUŻ W POLSCE

str. 29

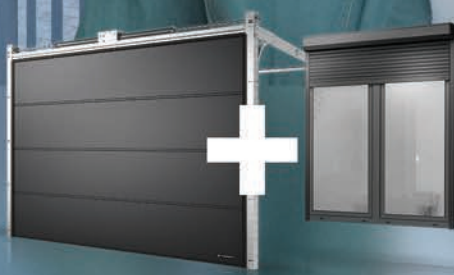
Tomek  
kupuje  
pojedynczo



Bramy

**-20%**

Ania  
kupuje  
w parach



Bramy

Okna/rolety

**-25%**

**-35%**

A my?  
Łączymy  
wszystko, czego potrzebują!

Szczegóły na [wisniowski.pl](http://wisniowski.pl)



## *Dziękujemy, że jesteście!*

30 września 2010 r. ukazał się pierwszy numer DTS. Dzisiaj również jest 30 września, tylko 15 lat później. Właśnie trzymacie w ręku 652. numer naszej gazety, co z jednej strony jest dla nas wynikiem kosmicznym, a jednocześnie mamy świadomość, że 15 lat to ledwie kropla w morzu czasu. Wokół nas działa mnóstwo dużo starszych firm, ale to dobrze, bo wiele z nich stało się naszą inspiracją. Użyliśmy określenia „trzymacie w ręku najnowszy numer DTS”, ale przecież od lat rośnie liczba tych, którzy czytają naszą gazetę w komputerze, tablecie, telefonie. Bardzo nas to cieszy. Wiemy, że to nieunikniony trend, podążamy za nim, niemniej bardzo lubimy naszą gazetę w tradycyjnej, papierowej wersji. W zdigitalizowanym świecie, papierowy magazyn to namiastka prestiżu, a nawet odrobina luksusu. Ludzie lubiący czytać cenią sobie, kiedy magazyn DTS leży na ich biurku, w salonie, albo na nocnej szafce.

Nie ma oczywiście sensu opowiadanie w tym miejscu, jak zmieniała się nasza gazeta w ciągu minionych 15 lat. Zmieniała się tak, jak zmieniał się świat wokół nas. Dzisiaj na to, co nazywamy marką DTS składa się nie tylko gazeta, ale materiały tekstowe w portalu, materiały filmowe, dźwiękowe, relacje w mediach społecznościowych i wiele innych form przekazu. Świat mediów – również lokalnych – dynamicznie się zmienia i zmieniał się będzie. Dla nas jednak najważniejsze jest, że w tym pędzie istnieje jedna stała: możemy niezmiennie liczyć na Was. Na Czytelników i Reklamodawców. Byliście i jesteście dwoma najważniejszymi fundamentami DTS. To dzięki temu, że tak wielu z Was chce czytać DTS i wielu uznaje DTS za najlepsze miejsce dla swoich treści reklamowych oraz promocyjnych. To oczywista zależność, dlatego podsumujemy ją prostym i krótkim zdaniem: dziękujemy, że jesteście!

*Redakcja*



PATRON WYDANIA:

# Tysiąc godzin silnika Tańskiego

**Dziś ze swoimi zdolnościami mógłby być miliarderem. Ale on nie miał ręki do pieniędzy. Często mu ich brakowało. Miał za to głowę pełną pomysłów do konstruowania samochodów i innych maszyn. Tadeusz Tański, wybitny polski inżynier mechanik, patronuje sądeckiej „Samochodówce”. Urodził się 11 marca 1892 r. Jego ojciec Czesław Tański, to pionier lotnictwa i twórca pierwszego polskiego szybowca. To po nim Tadeusz odziedziczył talent techniczny i twórczy.**

Ukończył średnią Szkołę Handlową w Warszawie, naukę kontynuował w Szkole Elektrycznej w Paryżu. Po uzyskaniu dyplomu pracował dla francuskich i brytyjskich firm, konstruując silniki lotnicze. W 1916 r. zbudował największy na świecie 12-cylindrowy silnik o mocy 520 KM, przeznaczony do wodnopłatowców, a dwa lata później silnik gwiazdowy do napędu lekkich samolotów. W 1919 r. zdecydował się na powrót do kraju. Podjął pracę w Sekcji Samochodowej Ministerstwa Spraw Wojskowych. Tam skonstruował pierwszy polski samochód pancerny – Ford FT-B. Jego prototyp powstał w błyskawicznym tempie w ciągu dwóch tygodni od ukończenia projektu. Niedługo potem dwa pierwsze pojazdy zostały wysłane na front. Samochody te wzięły udział w wojnie polsko-bolszewickiej.

Od 1922 r. pracował w Centralnych Warsztatach Samochodowych, gdzie powstały pierwsze samochody całkowicie polskiej konstrukcji – CWS T-1, T-4 (T-2). Tański dla swojego modelu w rok skonstruował silnik, a kolejny rok zajęło mu stworzenie reszty pojazdu. Zarówno silnik, jak i cały samochód mogły być zmontowane za pomocą jedne-

go klucza płaskiego. Co ciekawe Tański jako inżynier swoje projekty i rysunki wykonywał „na oko”. Projektował bez obliczeń, dopiero inni weryfikowali jego założenia, zazwyczaj je potwierdzając. Testem samochodu Tańskiego miał być rajd dookoła Polski zorganizowany w 1925 r. Opóźnienia spowodowane przez Ministerstwo Spraw Wojskowych sprawiły, że auto dopuszczono do produkcji dopiero w 1928 r. W trzy lata wyprodukowano ok. 800 sztuk. Pierwszy egzemplarz nabył prezydent Ignacy Mościcki.

Mimo ogromnego talentu, Tański nie potrafił go zmodyfikować. Wiecznie cierpiał na brak gotówki. Wydawał więcej niż zarabiał. A że miał osobliwe usposobienie i metody pracy, nie ułatwiała mu to utrzymania się dłużej na jednym stanowisku. Przełożeni z niechęcią odnosili się do jego sposobu bycia. Tański nie należał bowiem do osób pokornych, ani przykładających wagę do swojego wyglądu. Utrzymywał się więc najczęściej z krótkoterminowych kontraktów i... konkursów na konstrukcje inżynierskie, które zawsze wygrywał. Do legendy przeszedł konkurs na dwucylindrowy silnik o objętości skokowej 750 cm<sup>3</sup>, chłodzony powietrzem, do napędu prądnicy radiostacji polowej. Stały do niego firmy z całego świata, w tym Douglas. Tański zaprojektował silnik z jednym rodzajem śrubek. Ukończył go na 24 godziny przed upływem terminu zgłoszeń. Wygrać miała konstrukcja, która będzie pracowała najdłużej. Silnik Douglasa zatrzymał się po 400 godzinach. Silnik Tańskiego po upływie 1000 – po tym, jak wyłączyła go znecierpliwiona komisja konkursowa.

*Oprac. na podstawie bibliografii szkoły, przygotowanej na jubileusz 65-lecia ZSZ.*



# Dyrektorka w starym golfie

Rozmowa z Ewą Zielińską, dyrektorką Zespołu Szkół Samochodowych im. inż. Tadeusza Tańskiego w Nowym Sączu.



Dyrektorka Ewa Zielińska.

FOT. Adrian Maras

**- Wspominała pani niejednokrotnie, że sercem „Samochodówki” są uczniowie, jednocześnie broni się pani rękami i nogami, żeby czegoś nie powiedzieć o sobie.**

- To prawda, zawsze chcę, żeby mówiono o szkole, o uczniach, nie o Zielińskiej, która z racji stanowiska, wyskakuje z każdej lodówki. Nasi uczniowie muszą czuć, że chodzą do szkoły, która ma 70-letnią tradycję i że wszystko, co tutaj robimy, jest dla nich. Głównym celem jest wypuszczenie ucznia zadowolonego z lat, które tutaj spędził. Uczeń taki ma kwalifikacje, jest przygotowany do zawodu i nie ma poczucia straconego czasu.

**- Właściwie w czym tkwi sekret tej szkoły?**

- Sekretem tej szkoły jest połączenie tradycji z nowoczesnością. Kładziemy nacisk na praktyczne kształcenie w oparciu o najnowsze technologie, ścisłą współpracę z branżą motoryzacyjną. Rodzina „Samochodówki” to wspaniała społeczność nauczycieli, uczniów i pracowników, którzy tworzą wyjątkową atmosferę tej szkoły. To po prostu miejsce za pasją!

**- Żyjemy w dobie elektryków, sztucznej inteligencji, ciągłego postępu. Nie boi się pani, że mechanicy mogą przestać być potrzebni?**

- Absolutnie nie. To błędne myślenie. Elektryki i zaawansowane technologie nie zastąpią mechaników – one zmieniają ich zawód. Nasza szkoła już teraz intensywnie przygotowuje uczniów do tych wyzwań. Otworzyliśmy nowy kierunek kształcenia technik elektromobilności, ale również dostosowaliśmy obecne kierunki kształcenia do wymogów dzisiejszych czasów. Prawda jest taka, że „zwykły” mechanik przekształca się w „specjalistę mechatronika” lub „diagnostę wysokich napięć”. Samochód, niezależnie od napędu, nadal będzie miał

zawieszenie, hamulce, układy kierownicze i nadwozie, które wymagają serwisowania. Do tego dochodzi oprogramowanie, diagnostyka komputerowa, kalibracja czujników i systemów autonomicznych. Postęp technologiczny nie eliminuje mechaników – wymaga od nich ciągłego doskonalenia się. Dlatego w „Samochodówce” stawiamy na najnowocześniejsze kształcenie, aby nasi absolwenci nie tylko nadążali za zmianami, ale byli ich liderami. To zawód z wielką przyszłością, tylko inaczej wyglądającą niż 20 lat temu.

**- ciąg dalszy strona 7**



## Gratulacje

Szanowni Państwo,  
Dyrekcjo, Nauczyciele, Pracownicy, Uczniowie i Absolwenci  
Zespołu Szkół Samochodowych im. inż. Tadeusza Tańskiego  
w Nowym Sączu

Z okazji jubileuszu 70-lecia istnienia Państwa Szkoły pragnę w imieniu własnym oraz całej społeczności akademickiej Akademii Nauk Stosowanych w Nowym Sączu serdecznie pogratulować tego pięknego i doniosłego Jubileuszu.

Siedem dekad działalności to dowód trwałości, pasji i zaangażowania w nauczanie młodych pokoleń. Zespół Szkół Samochodowych w Nowym Sączu przez lata wypracował sobie zasłużone miejsce na edukacyjnej mapie regionu, stając się synonimem solidnego przygotowania zawodowego, nowoczesnego podejścia do nauczania i otwartości na zmieniające się potrzeby rynku pracy.

Życzę, aby kolejne lata przynosiły jeszcze więcej sukcesów, a także dalszy rozwój i satysfakcję z pracy całej **kadrze pedagogicznej**. **Uczniom** – niegasnącej pasji do zdobywania wiedzy i umiejętności, które staną się fundamentem budowania ich zawodowej i osobistej przyszłości.

Niech wspólnota szkolna nadal tworzy miejsce inspirujące, otwarte na nowe technologie, wartości i idee, które kształtują odpowiedzialnych i kompetentnych obywateli.

Z wyrazami szacunku,

**Rektor**  
**dr hab. inż. Józef Ciula, prof. ANS**  
wraz z całą społecznością akademicką

**WYBIERZ**  
DOBRY KIERUNEK  
**STUDIUM**  
W NOWYM SĄCZU



**PRZESZŁO 30 KIERUNKÓW STUDIÓW**

**BEZPŁATNE STUDIA STACJONARNE**

**ATRAKCYJNE STUDIA NIESTACJONARNE**



**- Jest pani pierwszą dyrektorką w historii szkoły. Kiedy ogłoszono wybór Ewy Zielińskiej na szefa placówki, w sieci pojawiły się uszczypliwe pytania: „czy pani dyrektor potrafi chociaż zmienić koło?”**

- Generalnie moja główna rola koncentruje się na zarządzaniu szkołą, a praca w szkole samochodowej uczy pokory i szacunku do rzemiosła. Wymiana koła to podstawa, ale prawdziwą satysfakcję daje mi obserwowanie, jak nasi uczniowie i nauczyciele wspólnie rozwijają umiejętności. A odpowiadając na pytanie: potrafię zmienić koło i nie tylko! Kiedy ostatnio jechałam moim ukochanym 20-letnim volkswagenem golfem IV i coś strzeliło w kole, a potem stuknęło przy skręcie kierownicą, to wiedziałam, że poszła lewa sprężyna. Pojechałam do mechanika, oczywiście naszego absolwenta, który potwierdził usterkę. Moim pierwszym samochodem był klasyczny maluch, w którym non stop spadało oparcie tylnego siedzenia. Podróżę fiatem 126p, to była prawdziwa szkoła jazdy. Ogólnie jestem fanką volkswagenów od zawsze i ubolewam, że mojego zżera rdza. Miłość do tej marki zaszczepił we mnie mąż. Czasami gdy patrzę na mojego staruszkę golfa, który stoi na miejscu parkingowym dla dyrektora, to zastanawiam się, co ludzie sobie myślą: „dyrektorka, a takim samochodem jeździ?”. A ja zwyczajnie lubię go. Lubię też dźwięk diesla.

**- Dwa lata temu ktoś zwrócił się pierwszy raz do Ewy Zielińskiej per**

**pani dyrektor.**

- Ooo, to było takie dziwne, ale niezwykle wzruszające i momentalnie uświadomiło mi ogromną odpowiedzialność, jaka na mnie spoczęła. Pierwsze usłyszenie „pani dyrektor” od uczniów i – co może było nawet bardziej poruszające – od koleżanek i kolegów nauczycieli, z którymi wcześniej pracowałam, to chwila, której się nie zapomnia. To nie tylko zmiana tytułu, to fundamentalna zmiana relacji i perspektywy. Ta zmiana niesie za sobą plusy i minusy. Mniej czasu na swobodne dyskusje o wszystkich i o niczym. Więcej obowiązków wyłączających mnie z codzienności w szkole, brak czasu nawet na spacer po korytarzu i rozmowę. Z drugiej strony te obowiązki, to wszystko, co chcę zrobić, żeby inni mogli korzystać z tych chwil. Ułożyłam sobie w głowie koncepcję szkoły i obojętnie ile kłód by mi pod nogi rzucono, choćby ile wyrzeczeń to kosztowało, realizuję ją dla uczniów, nauczycieli i szkoły. Bycie dyrektorem dla samego stanowiska się nie opłaca. To jest misja, której celem jest rozwój szkoły, a nie założenie, że będę siedzieć na tym stanowisku w nieskończoność. Mam plan na te pięć lat kadencji. Jednym z elementów na liście był remont warsztatów i to się w tym momencie dzieje.

**- Nastąpił nagły rozwój?**

- Nie mówię, że szkoła wcześniej stała i nic w niej nie działało. Byłoby to kłamstwo. Każdy dyrektor dąży do rozwoju. Przynajmniej na począt-

ku kadencji. Nie wiem jak to później wygląda, gdyż mam jeszcze za mały staż. Uważam, że moment, kiedy dyrektor stwierdza, że już nie ma nic do zrobienia, to chwila, w której powinien zrezygnować ze stanowiska. To, co dzieje się w „Samochodówce” w ostatnim czasie można nazwać szaleństwem: kursy zawodowe dla uczniów, remont warsztatów szkolnych, powstanie ekopracowni, wyposażenie warsztatów i szkoły w nowoczesny sprzęt do kształcenia zawodowego, klasa patronacka z Nevagiem, porozumienie z Politechniką Krakowską, utworzenie strefy relaksu dla uczniów, ogromna liczba remontów w szkole, pozyskanie kolejnych samochodów do nauki jazdy, remont parkingu przy cmentarzu... Można by długo wyliczać. Wszystko dla uczniów.

**- Podczas zeszłorocznej edycji „Pasja Tuning” powstał film, na którym widać, jak absolwent szkoły skacze na rowerze przez panią leżącą na boisku. Zrobiło się duże zamieszanie w internecie. Przecież nie wypada robić takich rzeczy, pani dyrektor!**

- Jestem bardzo niekonwencjonalną osobą. Poza tym ufam swoim uczniom i mam nadzieję, że działa to w dwie strony. Uczeń, teraz już absolwent, który zapytał mnie, czy może przeze mnie skakać rowerem, jest mistrzem, dlatego byłam pewna, że nie zrobi mi krzywdy. Moi uczniowie, kiedy osiągną sukcesy, dzielą się ze mną tymi wieściami. To jest coś, na czym mi najbardziej zależy. Cieszę

się razem z nimi. Jestem z nich dumna, tak jak z moich synów. Nie wyobrażam sobie zamknąć się w gabinecie i przestać żyć, tym, czym oni żyją. Jeśli chcę rozwijać szkołę, muszę wiedzieć, czego chcą uczniowie. Pod koniec roku pytam ich, co chcieliby zmienić, czego brakuje, potem rozmawiam z kierownikami warsztatów, nauczycielami, pracownikami i w kolejnym roku to wdrażam. Drzwi mojego gabinetu zawsze są otwarte dla tych, którzy chcą porozmawiać. Wyobrażałam sobie, że będę 70 procent mojego czasu z uczniami, a 30 w gabinecie nad dokumentami. Proporcja jest odwrotna, ale staram się nad tym pracować.

**- Podobno nie jest pani dyrektorką w garsonce i szpilkach...**

- Garsonki nienawidzę. Jak muszę ubrać sukienkę, to czuję się bardzo ograniczona. Może dlatego, że do nich wypadaloby ubrać szpilki, a są niewygodne. Nie potrafię w szpilkach biegać po szkole, a po budynkach raczej biegam niż spaceruję. Często zastanawiam się, co ubrać, bo o ile uczniowie akceptują wszystko, o tyle jestem dyrektorem i muszę być przygotowana, że odwiedzi mnie ktoś z oficjalną wizytą. Nie przyjmę go wtedy w spodenkach czy koszulce sportowej. Ale w szafie w gabinecie mam dyżurną marynarkę. Pierwszy rok był ciężki. Miałam wrażenie, że wszyscy patrzą na każdy mój ruch, oceniają i komentują.

**- ciąg dalszy na stronie 9**



# Gratulacje

Zespół Szkół Samochodowych im. inż. Tadeusza Tańskiego w Nowym Sączu świętuje wspaniały jubileusz 70-lecia, będąc jednym z najstarszych i najbardziej renomowanych ośrodków kształcenia zawodowego w południowej Polsce.

Ogromnie się cieszymy, że Rada Miasta Nowego Sącza jednogłośnie poparła wniosek Prezydenta Miasta Nowego Sącza i przyznała Tarczę Herbową „Zasłużony dla Miasta Nowego Sącza” tej znakomitej placówce oświatowej.

Jest to wyraz uznania Miasta Nowego Sącza dla całej społeczności szkolnej oraz dla pokoleń absolwentów i pedagogów. Składamy serdeczne gratulacje i życzenia dalszych sukcesów i świetnych jubileuszy.

*Ludomir Handzel*

PREZYDENT MIASTA NOWEGO SĄCZA

*Jożena Żorkowska*

II ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA NOWEGO SĄCZA

*Artur Bochenek*

I ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA NOWEGO SĄCZA

Ludomir Handzel

PREZYDENT MIASTA NOWEGO SĄCZA



### - Jak jest teraz?

- W szkole panuje wspólna, twórcza energia, którą czuć na każdym kroku. Jej źródłem są przede wszystkim ludzie, którzy ją tworzą. Razem z niezwykle zaangażowanym gronem pedagogicznym mamy wspólny cel: sukces i dobro każdego ucznia. Nauczyciele to prawdziwi profesjonaliści i pasjonaci, którzy nieustannie podnoszą swoje kwalifikacje, aby lekcje były nowoczesne, ciekawe i angażujące. Wszyscy chcemy dla naszych uczniów jak najlepiej. Nie mogę również zapomnieć o naszych wspólnych rodzicach i nieocenionej Radzie Rodziców. To ludzie o wielkich sercach, zawsze chętni do pomocy i wspierania naszych inicjatyw. Ich zaangażowanie i współpraca są dla nas bezcenne, tworzą prawdziwą, partnerską wspólnotę. A największą radością są dla mnie nasi uczniowie – ich zaangażowanie, chęć rozwoju, odnoszone sukcesy a także ta niepowtarzalna, życzliwa atmosfera, którą wspólnie tworzymy. To miejsce tętni życiem, ambicjami i uśmiechem. Jestem niezmiennie dumna, że mogę być jego częścią.

### - Tymczasem... 70 lat minęło.

- Od jakiegoś czasu kulturowujemy tradycję obchodzenia jubileuszu powstania naszej szkoły co pięć lat. Przygotowania do 70-lecia rozpoczęły się praktycznie dwa lata temu. Połączymy główne obchody ze zjazdem absolwentów i Dniem Edukacji Narodowej. Uroczystości odbędą się 10 października. Cały 2025 rok jest poświęcony jubileuszowi „Samochodówki” i wszystko, co się dzieje w tym okresie w szkole, jest pod szyldem świętowania, a więc: konkursy, konfe-

rencje, wykłady, wydarzenia typu Pasja Tuning, wszystko. Kiedy 15 lat temu rozpoczynałam pracę w tej szkole jako nauczyciel fizyki, byłam konferansjerką podczas 55-lecia szkoły, ale powiem szczerze, że wolałabym przejąć placówkę w okresie, w którym nie ma jubileuszu. Jest tyle pracy dodatkowej przeplatanej ze zmianami, które wprowadzam i mam w planach. Co więcej, wszyscy patrzą jak kobieta poradzi sobie z organizacją jubileuszu. Czuję presję.

### - Dostaliście „prezent” na 70-lecie, czyli demolkę starych warsztatów...

- Przez 30 lat warsztaty nie były remontowane, pasjonaci pracowali i uczyli się na przestarzałych sprzętach. Teraz, dzięki pozyskanym pieniądзом i współpracą z władzami miasta, mamy totalną demolkę, której finałem będą nowe warsztaty. To, co się dzieje przy okazji jubileuszu, przekracza nasze wyobrażenia. Tak jak zmienia się tam przestrzeń, z roku na rok zmienia się perspektywa dyrektora na to, jak szkoła powinna wyglądać. Trzeba reagować na rzeczywistość i dostosowywać się do jej potrzeb, tak jak i potrzeb branży.

### - Ale również na ucznia, prawda?

- Młodzież się zmieniła, jest całkowicie inna. Trzeba inaczej z uczniami pracować, dawać im to, czego oni oczekują i to, czego od nich oczekują pracodawcy, a to są przede wszystkim umiejętności. Tak zwany „papier w ręce” nie daje umiejętności. Pamiętam moją rozmowę tuż po objęciu stanowiska z przedsiębiorcą Piotrem Litwińskim. Rozmawialiśmy o praktykach zawodo-

wych. I powiedział mi takie zdanie „Pani dyrektor, najpierw uczniowie muszą się nauczyć zamiatać podłogę, a później nabywać umiejętności zawodowe”. To jedno zdanie i kolejne godziny rozmów odmieniły moje wyobrażenie o szkole zawodowej. Lubię uczyć się od mądrych, doświadczonych ludzi.

### - Samochodówka nadal mężczyznami stoi?

- Z roku na rok pojawia się coraz więcej dziewcząt. Najwięcej młodych kobiet nabywa wiedzę i umiejętności z zakresu logistyki lub spedycji, ale są również dziewczyny na takich kierunkach jak mechatronika, kierowca mechanik, mechanik samochodowy. Wrzesień przyniósł nam rekordowy nabór w porównaniu z ostatnimi latami i to w dobie niżu demograficznego. Oczywiście w przeszłości, co wspominają wieloletni nauczyciele, zdarzało się, że otwierano 40 oddziałów, a uczniowie mieli zajęcia od rana do 19. W tym roku założenia dotyczące naboru trzykrotnie przebiły rzeczywistość – będziemy mieli 14 klas pierwszych.

### - O popularność szkoły dbają jej uczniowie, którzy wiedzą, jakimi kanałami dotrzeć do rówieśników.

- Oczywiście. Rosnąca popularność „Samochodówki”, to również ich zasługa, bo promują szkołę, prowadzą media społecznościowe, nagrywają filmiki i pokazują, jak u nas jest. To przyciąga coraz więcej osób. Nasi uczniowie sami z siebie chcą robić coś więcej. To samo dotyczy wolontariatu, w który się angażują i nie robią tego dla punktów i pochwał, a dlatego, że chcą pomagać i mają poczucie celu.

### - Absolwenci zaglądają tu czasem?

- Zglądają, odwiedzają cały czas i spotykają się po latach. Ci dużo starsi, z czasów początków szkoły organizują zjazdy. W tym roku odbyło się kilka, w tym 60-lecie matury. Przyjechali panowie w wieku 80 lat i siedzieliśmy w sali numer 10 wspominając wspaniałe czasy. Ja słuchałam ze wzruszeniem i podziwem. Są pokolenia z lat 70 i 80, które masowo, po skończeniu szkoły, wyjechały za granicę. To był czas migracji do Niemiec, Stanów Zjednoczonych. W dzisiejszych czasach nasi absolwenci działają głównie w okolicach miejsca zamieszkania, zakładają firmy, zwykle rozpoczynając działalność jeszcze w czwartej albo piątej klasie.

### - Niejednokrotnie w działaniach wspominacie patrona szkoły, życie jego przykładem?

- Tadeusz Tański, to godny wzór do naśladowania. To człowiek, który przede wszystkim swoją konsekwencją w działaniu osiągnął bardzo wiele. Tak wychowujemy naszą młodzież. Będzie wiele przeszkód na drodze, mogą się różne rzeczy dziać w życiu, ale jeżeli jest cel i chcesz go osiągnąć, to powoli, mniejszymi krokami idź do niego, nie poddawaj się. Pracujemy po to, by nasi wychowankowie wyszli ze szkoły przygotowani do funkcjonowania, nie tylko na rynku pracy, ale również w codziennym życiu. Ostatnio spotkałam się z nauczycielem akademickim, który mówił mi, że niektórzy studenci nie potrafią przybić gwoźdźcia w akademiku. Naszym absolwentom to nie grozi.

Rozmawiała  
NATALIA SEKUŁA

# Jagiellońska zamknięto tylko na święta. Tak pozostało przez **50** lat

Rozmowa z Anną Lipińską Zwolińską, byłą wiceprezydent Nowego Sącza.



- Ktoś powiedział, że prowizorki często okazują się najtrwalsze. W grudniu minie 50 lat, od momentu kiedy na czas Świąt Bożego Narodzenia zmieniła Pani zasady ruchu samochodowego w Nowym Sączu.

- Coś widać jest w tym powiedzonku. Pół wieku temu najważniejszą nowością było czasowe zamknięcie dla ruchu części ulicy Jagiellońskiej. W miejscu gdzie obecnie jest reprezentacyjny sądecki deptak, jeździły autobusy i ciężarówki, na dodatek ulica była dwukierunkowa. Trudno to sobie dzisiaj w ogóle wyobrazić.

- I nagle jeździć przestały?

- Stało się to faktycznie dosyć szybko. Pamiętajmy, że rok 1975 był czasem wielkich zmian w Nowym Sączu. Miasto stało się stolicą województwa, zjeżdżali tu ludzie z całej Polski, powstawały przeróżne strategie, pojawiały się nowe pomysły. W ten klimat wpisywał się ówczesny prezydent Wiesław Oleksy, dobry gospodarz, mocno zaangażowany w sprawy miasta. W grudniu architekt miejski Stanisław Kotarba rzucił pomysł, by na czas Bożego Narodzenia ozdobić ul. Jagiellońską świątecznymi girlandami. Świetlne iluminacje były nowinką, która przyszła do nas „ze świata”. Byłam wówczas świeżo upieczoną kierowniczką Wydziału Komunikacji. Poprosił mnie do siebie prezydent i wyznaczył zadanie: trzeba ozdobić Jagiellońską!

- Co Pani na to?

- Pomyślałam, że to świetny pomysł,



”

*Próbowałam o pomyśle prezydenta powiedzieć ówczesnemu dyrektorowi WPK, ale nie pozwolił mi nawet dokończyć zdania: „Czyś ty kobieto zwariowała? Jak chcecie zmieniać trasy autobusów, to powiedz prezydentowi, żeby kupił helikopter”.*

powstawało tylko pytanie, jak to zrobić? Na odcinku pomiędzy Rynkiem a ul. Kościuszki odbywał się główny ruch w mieście. Tędy kursowały autobusy, jeździły ciężarówki, szły dostawy towaru. Ale prezydent Oleksy był zdeterminowany, więc zadecydował: „Rób wszystko co potrzeba, łącznie ze zmianą organizacji ruchu w mieście”.

**- A wszystko po to, żeby zawiesić nad Jagiellońską girlandy.**

- Girlandy nie były moją jedyną motywacją, a na pewno nie najważniejszą. Byłam absolwentką pierwszego rocznika specjalności „Inżynierii ruchu” w Politechnice Krakowskiej. Na studiach z ciekawością słuchaliśmy europejskich nowinek przywożonych przez wykładowców z zagranicznych podróży. M.in. o zamykaniu centrów miast dla samochodów, powstawaniu ciągów pieszych, deptaków, corso. W Nowym Sączu żeby zamknąć główną ulicę trzeba było zmienić przebieg trasy miejskich autobusów. Próbowałam o pomyśle prezydenta powiedzieć ówczesnemu dyrektorowi WPK, ale nie pozwolił mi nawet dokończyć zdania: „Czyś ty kobieto zwariowała? Jak chcecie zmieniać trasy autobusów, to powiedz prezydentowi, żeby kupił helikopter”.

**- Helikoptera nie kupił.**

- Nie kupił, ale w gronie ludzi od organi-

zacji ruchu wybraliśmy się na jazdę testową nową trasą. W WPK jeździły wówczas wielkie berliety i powątpiewano, czy one się zmieszczą w zakrętach ulic Dunajewskiego, Wąsowiczów i Kościuszki. Stałam za kierownicą i obserwowałam, jak sobie świetnie radził. Powtórzyliśmy próbę kilka razy.

**- Girlandy zawisły nad Jagiellońską przed świętami?**

- Zawisły, a ruch samochodowy nie wrócił już na tę część ulicy i tak pozostało do dziś, czyli na 50 lat. W okresie świątecznym sądeczanie bardzo chętnie wybierali się na spacery zamkniętą Jagiellońską. Docierało do nas sporo pochlebnych opinii o tym pomyśle. Warto było to kontynuować, ale potrzebne były nowe rozwiązania. Ruch samochodowy nie był duży, ale w tamtej wersji bardzo uciążliwy. Dzisiaj trudno to sobie nawet wyobrazić, ale w samym centrum miasta przy ul. Wąskiej mieściła się hurtownia „Margaryny Bielskiej”, która generowała duży ruch ciężarówek, podobnie Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Gospodarki Turystycznej przy Długosza. Jagiellońska na tym odcinku była też głównym ciągiem handlowym miasta, sklep przy sklepie. Trzeba było umożliwić im dostawy w odpowiednich godzinach co z kolei rodziło protesty mieszkańców, że dostawcy hałasują o święcie i wieczorami. Nie muszę dodawać, że cała krytyka spadała na mnie. Ale co tam krytyka, skoro radowało się moje serce, że w mieście będzie prawdziwy deptak.

**- Ostatecznie reforma komunikacyjna centrum miasta się powiodła.**

- To nie była reforma, to była rewolucja! Ulice Sobieskiego, Długosza i ciąg dalszy Jagiellońskiej stały się jednokierunkowe. W Rynku, na rogu Hoffmanowej, tam gdzie dzisiaj jest sklep Żabka mieścił się punkt WPK, urzędował dyżurny ruchu, sprzedawano bilety autobusowe. W 1975 r. w mieście były jeszcze zarejestrowane dwie dorożki, dobrze to pamiętam, bo wydawałam koncesje dorożkarzom.

**- Ile było wówczas zarejestrowanych w mieście samochodów?**

- Około dwa i pół tysiąca, głównie ciężarowych jednostek państwowych. Dzisiaj jest ich grubo ponad 50 tysięcy, a historyczne centrum miasta absolutnie nie jest przystosowane do takiego natężenia ruchu, ale to już opowieść na zupełnie inne opowiadanie.

Rozmawiał

WOJCIECH MOLENDOWICZ



**MR.**  
MĘSKA RZECZ

## Salony Męska Rzecz

GARNITURY | CASUAL | OUTLET

### Adres

CH Gołabkowice  
Nowy Sącz, ul. Prażmowskiego 11  
pierwsze piętro nad Decathlonem

### Godziny otwarcia

Jesteśmy otwarci 6 dni w tygodniu.  
Poniedziałek - Sobota: 10.00 - 20.00  
Niedziele handlowe: 10.00 - 18.00

### Telefon

+48 18 444-1-444

### Email

kontakt@garniturynowysacz.pl





WYŻSZA SZKOŁA BIZNESU  
NATIONAL-LOUIS UNIVERSITY

## Podziękowanie

**dla Dyrekcji, Nauczycieli, Pracowników, Uczniów i Absolwentów  
Zespołu Szkół Samochodowych im. inż. T. Tańskiego  
w Nowym Sączu**

W imieniu Władz Uczelni oraz całej Społeczności Akademickiej Wyższej Szkoły Biznesu – National Louis University w Nowym Sączu składam serdeczne gratulacje z okazji

**Jubileuszu 70-lecia Zespołu Szkół Samochodowych im. inż. T. Tańskiego.**

To wyjątkowe wydarzenie stanowi dowód trwałości i znaczenia Państwa placówki w środowisku edukacyjnym, a także potwierdzenie jej istotnej roli w kształtowaniu kolejnych pokoleń specjalistów.

Pragnę wyrazić uznanie dla **Dyrekcji, Nauczycieli i Pracowników** za nieustanne zaangażowanie, pasję i profesjonalizm w codziennej pracy dydaktycznej i wychowawczej. Państwa konsekwencja i wysiłek sprawiają, że szkoła od siedmiu dekad rozwija **talenty młodzieży, wspiera ją w rozwoju i buduje fundamenty przyszłych sukcesów.**

Życzę całej Społeczności Zespołu Szkół Samochodowych dalszego **dynamicznego rozwoju, wielu ambitnych przedsięwzięć oraz licznych sukcesów dydaktycznych i wychowawczych.** Niech kolejne lata przynoszą satysfakcję z pracy, uznanie otoczenia i powody do dumy dla wszystkich związanych ze szkołą.

Proszę przyjąć wyrazy uznania i najlepsze życzenia z okazji Jubileuszu.  
Z wyrazami szacunku,

**Rektor**  
dr Dariusz Woźniak, prof. WSB-NLU

**My dajemy kierunek.  
Ty wybierasz cel!**

Ponad 60 ciekawych kierunków  
studiów zasadniczych i podyplomowych



**Sprawdź ofertę**

**PRAWO** (również z transferem ocen)

**ZARZĄDZANIE**

**INFORMATYKA**

**PSYCHOLOGIA**

**PEDAGOGIKA**





# Moskwiczem do Sącza, czyli na **jedynce** pod górę

Rozmowa z prof. Andrzejem Szarątą, rektorem Politechniki Krakowskiej.

**- Co było pana pierwszą miłością, motory, samochody czy może pociągi?**

- Sklejanie samolotów, to była moja pierwsza pasja dzieciństwa, która zresztą ze mną została. Do tej pory składałem modele helikopterów.

**- A motoryzacja?**

- Zawsze mnie interesowała. Pamiętam, jak mając 17 lat przebieierałem niecierpliwie nogami, bo tak bardzo chciałem mieć już prawo jazdy. Nie było szans, musiałem poczekać, ale ta ekscytacja była równie mocna, jak dziś. Pierwszy samochód, absolutnego trupa, kupił mi tata. Mama, kiedy go zobaczyła, powiedziała, że to taki złom, że strach do niego wsiąść. Ojciec wiedział, co robi. Wybrał go specjalnie po to, bym się nauczył obsługi samochodu. Zanim zacząłem nim jeździć, musiałem zrobić kapitalny remont. Na szczęście mam w rodzinie mechanika, wszystko więc robiłem u wujka w warsztacie. Ręcznie. Maluch był czerwony, lakier od niego odpadał, więc nakleiłem na ten pękający lakier żółtego kleksa. Pomogło.

**- Czym się jeździło w tamtym czasie?**

- Malucha dostałem w 1994 kiedy szedłem na studia, zaraz po maturze. Po drogach jeździły wówczas głównie małe, duże fiaty, śniło się o polonezie, a nieosiągalnym wręcz marzeniem był volkswagen scirocco czy opel manta. Szalone to były czasy, dziś tego nikt nie zrozumie. Maluch służył mi cztery lata, był w całkiem dobrym stanie. Studio wałem w Gliwicach, bez problemu dojeżdżałem nim te 200 kilometrów z Nowego Sącza i 200 kilometrów



FOT. Arch. Andrzeja Szaraty

z powrotem. Nigdy mi się nie rozkraczył, nigdy mnie nie zawiódł. Raz tylko pasek klinowy w nim strzelił, ale miałem zapasowy, więc wymienilem. Dziś w nowoczesnych

samochodach samemu można sobie wymienić co najwyżej płyn do spryskiwaczy.

**- ciąg dalszy następna strona**



**- Malucha pan sprzedał?**

- Trafiła się okazja, ktoś chciał odkupić go w dobrej cenie, więc sprzedałem. To był ostatni rok studiów, nie kupiłem nowego samochodu, zacząłem jeździć pociągami, czasami pożyczalem auto od taty. Po studiach, kiedy zostałem na uczelni, rodzice dali mi małego peugeota 106 i to był pierwszy mój poważniejszy samochód. Silnik 0,9, bez klimatyzacji, ale dawał świetnie radę. Pojechaliśmy nim z moją żoną do Chorwacji pod namiot na wakacje. W ogóle nam nie przeszkadzało, że jest 30 stopni. Dziś, jak się komuś klimatyzacja zepsuje, to koniec świata. Samochód palił cztery i pół litra, pamiętam do dzisiaj, że spalanie było minimalne. Radził sobie doskonale. Wtedy inaczej się konstruowało samochody, maszyny, które miały moc 45, 60 koni były lekkie i paradoksalnie dużo mniej ważyły niż obecne auta optymalizowane przez księgowych. Żwawiej się poruszały. Drogę do Chorwacji przejechaliśmy na jeden etap, bez zatrzymywania się. To była końcówka lat 90., mijaliśmy opuszczone wioski, gdzie w ścianach domu były jeszcze ślady po kulach. Samochód wrócił bez żadnych kłopotów czy awarii. Zresztą, jak sięgam pamięcią, nie przypominam sobie, żeby którekolwiek moje auto mnie zawiodło.

**- Samochód to dla pana przedmiot użytkowy czy coś więcej?**

- Coś więcej, nie jest to wyłącznie przedmiot, który służy do przejechania z punktu A do punktu B, nie traktuję go wyłącznie przedmiotowo. Wiążę się z samochodami, lubię je, a jak już kupię jeżdżę nimi długo, nie wymieniam co chwilę. Teraz mam sześćdziesięcioletnie auto od nowości, wcześniej miałem samochód siedem lat. Kupuję takie, które mi pasują, spełniają moje oczekiwania. Bardzo lubię przy nich dłużyć, czyścić je, a jazda jest dla mnie wielką frajdą. Przejazd samochodem mocno mnie odświeża, jest to dla mnie forma relaksu. Bardzo często z pracy zdarzało mi się jeździć okrężną drogą do domu dla samej przyjemności jechania. Nie spieszę się, wolę jeździć krajówkami, drogami wojewódzkimi, a nie autostradami, gdzie są duże prędkości i hałas. Lubię otwierać okno dachowe, sprawia mi to przyjemność.

**- Mandaty się zdarzają?**

- Nie, w ogóle. Ostatni mandat dostałem, kiedy miałem peugeota 407 combi w 2011 albo w 2012 roku. Wynika to z prostej zależności: lubię słuchać w aucie audiobooków, a wtedy nigdzie mi się nie spieszy. Kiedy książka leci w tle, jadę wolno, nie denerwuje się, kiedy przyjdzie mi stać w korkach. Nie jestem typem ściganta, choć teraz mam dobry silnik. Peugeot 508 ma 225 koni, zbiera się przyzwoicie, ale nie kusi mnie, by dociskać gazu. Nawet motocyklem nie jeżdżę zbyt szybko, bo w kasku słucham muzyki. Powyżej 60 kilometrów na godzinę, to nie ma już sensu. Kiedy przestaje słyszeć, znaczy, że jadę zbyt szybko.

**- Zdarzył się panu chybiony samochodowy zakup?**

- Raczej nie. Dobrze wspominać swój pierwszy nowy samochód, który kupiłem początkiem lat dwutysięcznych. To był niebieski seat Ibiza. Podobał mi się, do tego był bardzo wygodny. Potem był peugeot 308, poleasingowy. Wszyscy straszili, że ten model okrutnie się psuje, a mnie zepsuła się jedynie tylna wycieraczka, choć zrobiłem nim prawie 100 tys. kilometrów. Widać miałem szczęście

i ten Pierre, który go składał musiał mieć dobry dzień. Potem kupiłem peugeota 407 SW z dwulitrowym silnikiem benzynowym i z dużym, szklanym dachem. Bajerancki jak na tamte czasy. Do dziś z sentymentem go wspominam, lubiłem go bardzo. Zrobiłem nim 230 tysięcy, zanim go sprzedałem. Po nim był jeszcze peugeot 508 po liftingu, auto podobno też awaryjne, choć ja zrobiłem nim 180 tysięcy i nic się mi w nim nie zepsuło, bardzo dobrze się jeździło. No i po nim w 2019 roku kupiłem najnowszy model 508 z charakterystycznymi kłami z przodu, którym jeżdżę teraz i jest to prawdziwe dzieło sztuki konstruktorskiej. W środku wyposażony we wszystko, co tylko producent wymyślił, proszę sobie wyobrazić, że mam nawet noktowizor. Kamera na podczerwień umożliwia mi dostrzeżenie nocą zwierząt na poboczu, albo rowerzysty. Świetnie się sprawdza podczas mgły. Dobrze się trzyma drogi, jest wygodny, fajny, a tapicerka to marzenie. Ładna rzecz! Choć jeżdżę nim sześć lat, nadal mi się podoba i ani myślę, by go zmienić.

**- Z czego wynika wierność marce?**

- Podobają mi się samochody francuskie, są pełne polotu, w prze-



FOT. Arch. Andrzeja Szaraty



ciwieństwie na przykład do ciężkich opłi czy volkswagenów. Mój samochód musi cieszyć moje oko, a francuska motoryzacja mi odpowiada, choć moim skrytym marzeniem jest mercedes AMG klasy C. Miałem okazję go przetestować, to wygodne i sprawdzone auto. Ale też jeździłem fiatem barchetta mojego taty – to dwuosobowy, srebrny kabriolet z 2000 roku, świetnie autko, doskonale się go prowadzi. W USA, gdzie bywam i wynajmuję samochody, zawsze proszę o coś ciekawego. Ostatnio wypożyczyłem dodge'a chargera z silnikiem V8 HEMI 5,7 l. Nawet nie włączałem radia, bo dźwięk silnika wystarczał za najpiękniejszą muzykę. Nagrałem nawet na komórkę, od czasu do czasu sobie przestuchuję.

**- Co jest najważniejsze w samochodzie?**

- Oczywiście musi mieć odpowiednie parametry, musi się dobrze trzymać drogi, być bezpieczny i ładnie zaprojektowany. Myślę jednak, że byłbym w stanie mieć auto, które nie do końca jest komfortowe, ale mi się podoba. Peugeot 508 z tyłu jest trochę ciasny, mocno klaustrofobiczny, dlatego, że ma ciemną tapicerkę, czarną podsufitkę i jeszcze ma obniżony sufit, do którego zwiija się roleta, która zasłania szyberdach. I kiedy siadę z tyłu, a jestem dość wysoki, ocieram głowę o sufit, ale jest to wyrzeczenie, na które jestem gotowy, bo przecież z tyłu nie jeżdżę.

**- Moskwicz, którego pan odbudował, to też opowieść o dizajnie.**

- I o tym, że w naszej rodzinie wszyscy jesteśmy wariatami. Czerwonego moskwicza 412 rocznik 1970 mój brat znalazł u swojego chrzestnego w Bytomiu, kupili go całą rodziną, zawiązali kokardę i postawili przed kościołem, kiedy brałem ślub. Przez kilka lat nim jeździłem, bo był w dobrym stanie, trzymałem go u cioci w garażu. Potem pojawiły się inne wydatki, pojawiło się dziecko, przeprowadzka, budowaliśmy dom. Dla młodego małżeństwa zabytkowy samochód jest na samym końcu listy potrzeb. Moskwicz niszczał, pokrył się kurzem, na szczęście miał sucho, więc rdza go nie zjadła. Impulsem, by znów się nim zająć było włamanie do garażu, podczas którego nie tylko zostałem okradziony, ale też w moskwiczu wybito szybę, by się do niego dostać, wycięto mi akumulator, wyrwano chłodnicę, auto było zniszczone, porysowane, a opony przebite. Łza się w oku zakręciła, kiedy to zobaczyłem, ale powiedziałem, że nie odpuszczę. Zawiozłem go do mechanika, niezawodnego Andrzeja Sromka, który takimi autami się zajmuje. I zajął się, bo akurat miał chwilę czasu. 12 lat go

odnawiałem, ma porządnie zrobioną blachę, specjalnie zabezpieczoną, by nie zjadła jej korozja, dobry lakier, zrobiłem kapitalny remont silnika, ma wymienione koła, opony, chłodnicę, w zasadzie wszystko jest nowe. Sam wytoczyłem gałki do wyłączników, zawiozłem je do chromowania, więc samochód wewnątrz wygląda elegancko. Wymieniłem połowę instalacji elektrycznej, rozebrałem i wyczyściłem licznik, zdobyłem albo dorobiłem do niego części, mam nawet własną tokarkę zegarmistrzowską, bo chciałem sam wytoczyć tulejki. Sporo nim jeżdżę, ostatnio z Krakowa do Nowego Sącza pojechałem, nie powiem, droga to była przez mękę. Ma prymitywne fotele, które nie mają bocznych trzymania i cienką kierownicę. Do tego hałas spory. Jechałem bocznymi drogami i to chyba nie był dobry pomysł, bo niektóre góry wymagały włączenia pierwszego biegu, żebym w ogóle na nią wjechał. Ale jadąc 50, 60 na godzinę, odczuwa się przyjemność. Wszyscy oczywiście patrzyli co to za chromowane cudo. Bo jest w nim mnóstwo chromu z przodu, zderzaki chromowane, kołpaki chromowane. Robi wrażenie, nikt nie ma pojęcia, jaki to samochód, zwłaszcza młodzi. Za to starsi panowie w wieku mojego taty, podchodzą często i mówią: ja takim kiedyś jeździłem, to był mój pierwszy samochód. Niewiele ich w Polsce, pewnie kilka egzemplarzy. Kiedyś zatrzymała mnie nawet policja, stałem przerażony, że coś zrobiłem, a oni pytają: Co to za samochód pan ma, możemy oglądnąć?

**- Co się czuje jak się złoży stary samochód?**

- Dumę i satysfakcję, że się to zrobiło własnymi rękami. Na ludziach to też robi wrażenie, że w dzisiejszych czasach ktoś potrafi czegoś takiego dokonać. Nie wszystko oczywiście umiem: nie polakieruję sam, ani nie zrobię remontu silnika, bo nie mam warsztatu. Ale takie rzeczy jak hamulce, układ kierowniczy, elektryka już owszem. Udało mi wiele rzeczy kupić w Petersburgu jeszcze przed wojną w Ukrainie. Znalazłem tam firmę, która miała wszystko do rosyjskich samochodów, do tego tanio, proszę sobie wyobrazić linka do prędkościomierza kosztowała 10 złotych, wyłącznik do świateł 30 złotych, aparat zapłonowy, cewkę zapłonową dostałem za parę złotych, filtr oleju za 5 złotych. Drogie były detale wykończeniowe, lampki obrysowe, czy kierunkowskazy – za nie zapłaciłem kilkadziesiąt, kilkaset złotych. Tak więc, włożyłem w to auto sporo emocji i wzruszeń, zawsze go będę miał, najwyżej sobie kupię drugi. Tylko garaż muszę mieć większy.

Rozmawiała IGA KUK

**Driver**  
OPONY I SERWIS

**PIRELLI**

## PROFIL

**Godziny otwarcia:**

**Pn.-Pt.: 8.00-17.00**

**Sobota: 8.00-13.00**

**Telefon:**

**18 442 03 48**



CAR/SUV



CUSTOMER'S  
TYRE STORAGE



ELECTRONIC  
BALANCING



TRUCK



WHEELS



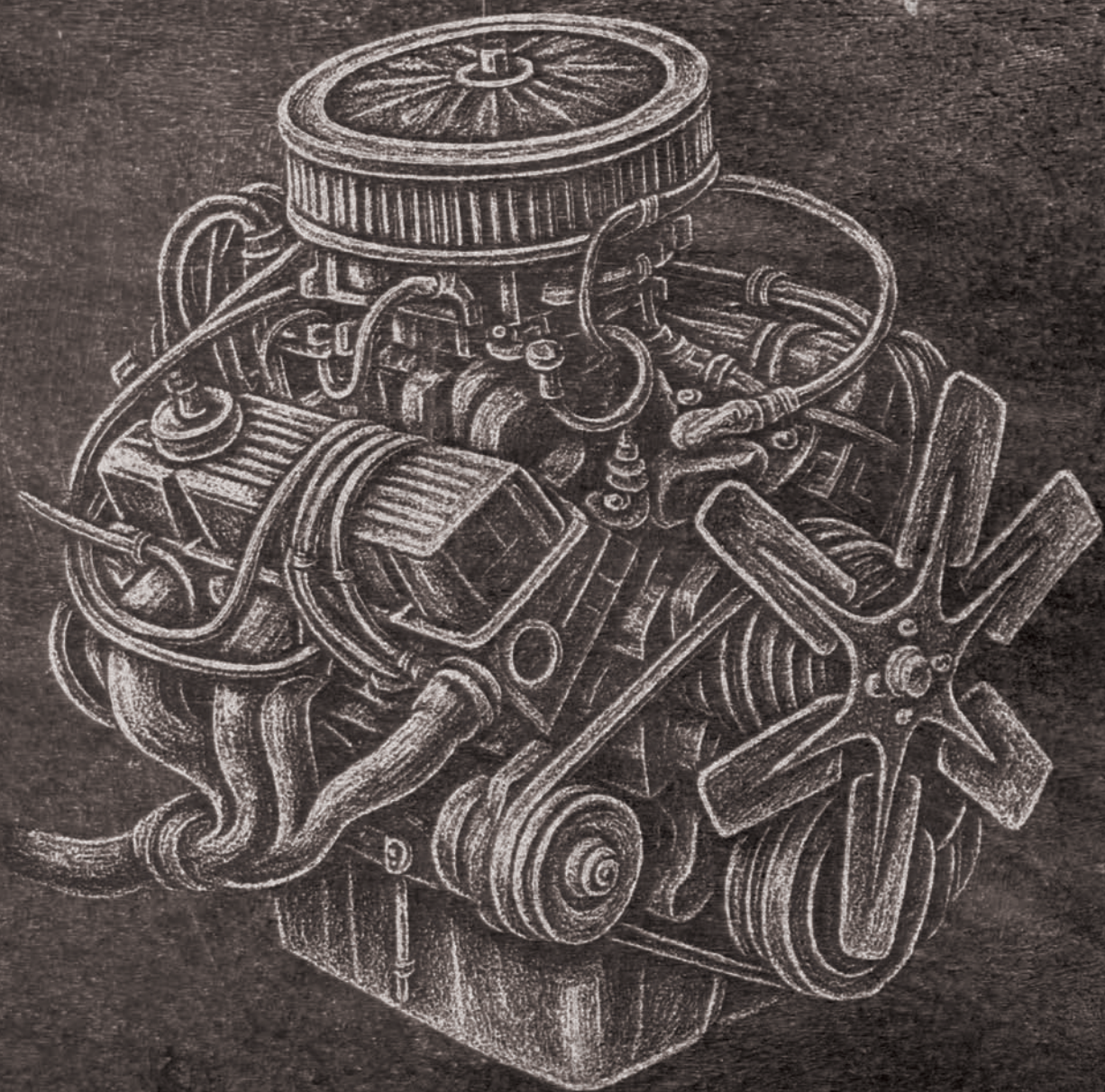
A/C

AIR CONDITIONED  
REFILL



70 lat  
Zespołu Szkół  
Samochodowych  
im. inż. T. Tańskiego

# AUTO MOTO SACZ





# Jak kucharze stali się mechanikami

**70 lat temu podjęto decyzję o budowie w Nowym Sączu fabryki części samochodowych. Choć inwestycji nigdy nie zrealizowano, pokłosiem jej planów jest do dziś istniejący i cieszący się popularnością wśród młodzieży Zespół Szkół Samochodowych im. inż. Tadeusza Tańskiego. Co ciekawe, rodowód placówki wywodzi się z... Zasadniczej Szkoły Gastronomicznej.**

Szkoła Gastronomiczna istniała w Nowym Sączu od 1952 r., przy ul. Grodzkiej 34 (obecnie „Ekonom”). Jak czytamy w kronice szkoły, zajęcia odbywały się w salach „nielekcyjnych, a jedynie, w miarę możliwości, do tego celu dostosowanych”. Dyrektorem szkoły był Tadeusz Hodakowski. To dzięki jego staraniom udało się utrzymać placówkę, kiedy w czerwcu 1954 r. MHW wstrzymało nabór, oświadczając, że zgodnie z planami państwa szkoła ma być zlikwidowana. Przez rok wydeptywał ścieżki w ministerstwie, szukając sposobu na ocalenie szkoły. Taka sposobność nadarzyła się, gdy Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotnictwa zaczęło rozpatrywać możliwość utworzenia w regionie technikum samochodowego. W dalszej perspektywie rozważano tu budowę fabryki części samochodowych.

Hodakowski w Warszawie skutecznie przekonywał, że szkoła powinna powstać właśnie w Nowym Sączu. MTDiL w 1955 r. przejęło więc majątek Technikum Gastronomicznego oraz młodzież, która mogła dzięki temu ukończyć szkołę. W czerwcu ogłoszono nabór do powstającego Technikum Samochodowe-

go. Skuteczna propaganda w radiu i prasie pozwoliła na otwarcie czterech klas. Warunkiem było znalezienie odpowiedniego lokum. W pierwszym roku liczącej cztery klasy „Samochodówki” i trzy „Gastronoma”, uczniowie uczyli się na dwie zmiany, w – jak zanotowano w kronice – „straszliwej ciasnocie”.

Do budynku, w którym dziś ma siedzibę Zespół Szkół Samochodowych, uczniowie przenieśli się 4 września 1967 r. Wcześniej Miejska Rada Narodowa przydzieliła na to dwuhektarową działkę przy ul. Rejtana, za cmentarzem. „Nareszcie! Po 11 latach nauki w cudzych lub ciasnych budynkach mogliśmy przenieść się do naszej nowej szkoły. Budynek szkolny w ciągu miesięcy wakacyjnych w 1967 r. został wykończony. W internacie nowym już od pół roku mieszka młodzież a budynki warsztatowe jeszcze nie są wykończone” – czytamy w szkolnej kronice.

Szkolna kronika podaje, że we wniosku do Ministerstwa Oświaty o nadanie szkole imienia Tadeusza Tańskiego „[...] trzeba było pominąć i utajnić, że samochód pancerny Ford T, skonstruowany przez Tańskiego, brał udział w wojnie polsko-bolszewickiej, bo w oficjalnej historiografii takiej wojny nie było i nie wolno było o niej mówić. Gdyby sprawa wyszła na jaw wśród urzędników, to nie tylko szkoła nie miałaby takiego patrona, ale i pan wicedyrektor mógłby mieć poważne kłopoty.

**Oprac. (ART) Na podstawie biografii szkoły przygotowanej na jubileusz 65-lecia**

FOT. Archiwum



Lata 50. Dodge – szkolna Nauka Jazdy. Fot. Archiwum ZSS w Nowym Sączu

# DYREKTORZY ZESPOŁU SZKÓŁ SAMOCHODOWYCH IM. INŻ. TADEUSZA TAŃSKIEGO

**Tadeusz HODAKOWSKI** 1955-1965

**Zenon POTOCZEK** 1962-1975

**Leopold JAWOR** 1975-1976

**Krzysztof ZABŹA** 1976-1982

**Włodzimierz SKÓRSKI** 1982-1990

**Andrzej DĄBROWSKI** 1990-2005

**Stanisław BĄBA** 2005-2008

**Andrzej GÓRA** 2008-2023

**Ewa ZIELIŃSKA** od 2023



FOT. Natalia Sekuła

## WARSZTATY

Budynek warsztatów szkolnych oddano do użytku w 1968 r. Po przeprowadzce do swoich pomieszczeń warsztaty szkolne miały następujące działy szkoleniowe: obróbki skrawaniem, obróbki cieplnej, obróbki ręcznej, dział stolarski, dział szlifierni, dział wulkanizacji opon, tresernia, krajalnia, lakiernia, warsztat elektryczny,

stacja obsługi, konserwacja samochodów, silnikownia, zespołownia, diagnostyka. Warsztaty szkolne oferowały: pełną diagnostykę pojazdów, lakierowanie pojazdów, naprawy bieżące i główne, szlifowanie wałów korbowych, bloków i głowic, kursy prawa jazdy A,B,T,D, wynajem autokaru, holowanie pojazdów. Wykonywały także prace ślusarskie, stolarskie, spawalnicze, frezarskie, tokarskie.

## A TO CIEKAWE

- Przy „Samochodówce” działał Zespół Pieśni i Tańca Ziemi Sądeckiej. Powstał w 1953 r., a jego założycielką i opiekunką była Irena Zachariasiewicz-Huber. Szkolny zespół występował nie tylko w Nowym Sączu, ale również za granicą, m.in. w Niemczech, na Węgrzech czy Słowacji. Jego ostatnie występy odnotowano w 2009 r.

- W roku szkolnym 1978/1979 w szkole kształciła się rekordowa liczba uczniów – 2,3 tys.

- W latach 70. powstała w szkole sekcja gokartowa. Uczniowie „Samochodówki” pod opieką Stanisława Majchra wywalczyli nawet drugie miejsce w Pucharze Ministerstwa Oświaty i Wychowania. Koło kartingowe udało się reaktywować w 2015 r. na 60-lecie istnienia szkoły.

- W 1989 ZSS, jako siódma szkoła w kraju, uzyskał status „Szkoły pod żaglami”. W „Samochodówce” od lat 60. istniało koło

żeglarskie. Szkoła miała swoją żagłówek na Jeziorze Rożnowskim, uczniowie uczestniczyli w akcji „Młodzież na morzu”, Złocie Jungów oraz pracowali w Kole Ligi Morskiej i Rzeczej, zdobywając patenty żeglarskie.

- „Samochodówka” jest jedną z najbardziej usportowionych szkół w Nowym Sączu. Nie dziwi więc, że to jej nauczyciele i uczniowie zainicjowali w mieście cykl imprez sportowych dla młodzieży pod hasłem: „Sport Przeciw Przemocy”. Pierwsze rozgrywki streetball na sądeckim Rynku odbyły się w 1996 r. Pomysłodawcami imprezy byli: Leszek Sowa, Jacek Kmiecik i Wiesław Bukowiec.

- Dzięki umowie z EKOPOLEM Górnośląskim w warsztatach szkolnych uruchomiono serwis i otwarto salon sprzedaży samochodów Peugeot. Funkcjonował do przeprowadzki na ul. Myśliwską do lipca 2001 r., a prowadził go absolwent TS – Eugeniusz Kądziołka.

- styczeń 2023 r., Ewa Zielińska została pierwszą kobietą na stanowisku dyrektora Zespołu Szkół Samochodowych w Nowym Sączu.

- 29 lutego 2024 r., w Zespole Szkół Samochodowych odbyło się uroczyste otwarcie ekopracowni w sali 105.

- 10 maja 2025 r., Zespół Szkół Samochodowych podpisał porozumienie o współpracy z Politechniką Krakowską im. Tadeusza Kościuszki.

- Tarcza Herbowa „Zasłużony dla Miasta Nowego Sącza” dla Sądeckiej Samochodówki uroczysto została przekazana na ręce dyrektora Zespołu Szkół Samochodowych, Ewy Zielińskiej. Stało się to podczas sesji rady miasta 9 września 2025 r.

OPRAC.

*Na podstawie biografii szkoły  
przygotowanej na jubileusz 65-lecia.*



# Nosić tarczę „Samochodówki”, to był prawdziwy zaszczyt

FOT. Mateusz Książkiewicz



– Pamiętam czasy, kiedy na jedno miejsce do „Samochodówki” było sześciu kandydatów – wspomina obecny burmistrz Grybowa Paweł Fyda. Zanim jednak został gospodarzem miasta, był uczniem tej szkoły. Nie znalazł się w niej z przypadku. Wiedział dlaczego tam chce iść i co chce z niej wynieść, a wyniósł nie tylko wykształcenie zawodowe, ale i rozwinął pasję motoryzacyjną, nabrał odwagi i zdobył kontakty, które obecnie procentują.

Aby zrozumieć kontekst i wpływ szkoły na jego życie, należy cofnąć się minimum 11 lat. W 2014 roku Paweł Fyda zdecydował się wystartować z Komitetu Wyborczego Wyborców „Mój Nowy Grybów” i powalczyć o władzę. Wybory rozstrzygnęły się dopiero w drugiej turze. Osiągnął wówczas 56 procent poparcia, pokonując ówczesnego włodarza Piotra Piechnika. Kiedy ogłosił swój start, niektórzy uważali, że porywa się z motyką na słońce. Udało się i od tego czasu piastuje stanowisko burmistrza Grybowa. W ostatnich wyborach w 2024 roku, tak jak i w poprzednich, nikt nie zdecydował się z nim konkurować. „Za” Fydą opowiedziało się około 90 procent wyborców. Pasję do motoryzacji ujawnia również jako gospodarz miasta, organizując rokrocznie zloty klasyków podczas sztandarowej „Jesieni Grybowskiej”. Wówczas na stadionie, a wcześniej w rynku mieszkańcy mogą obserwować prawdziwe cacka motoryzacji – klasyki, które nie tylko zachwycają wyglądem, ale i historią. Każdy skrywa tajemnicę. To wszystko miało załączek właśnie w „Samochodówce”, gdzie rozwijał swoje zainteresowanie motoryzacyjne, nabierał odwagi i poczuł, że chce czegoś więcej w życiu.

– Motoryzacja i samochody zawsze mnie interesowały. Ta pasja towarzyszy mi cały czas i sprawia mi wiele radości. Do „Samochodówki” zaprowadziła mnie wspomniana wcześniej miłość do

motoryzacji. To po pierwsze. Po drugie, być uczniem tej szkoły i nosić wtedy na ramieniu jej tarczę, to był naprawdę zaszczyt. Dlatego też podjąłem decyzję, aby właśnie ta szkoła była moją szkołą średnią – wyznaje burmistrz Paweł Fyda.

To były czasy, kiedy nie każdy mógł zastąpić zaszczytu bycia jej uczniem. Jak wspomina gospodarz Grybowa, do placówki ciężko było się dostać.

– To był dowód na to, że zainteresowanie tą szkołą było bardzo duże. To był czas egzaminów wstępnych, które były pisane po zakończeniu roku szkolnego klas ósmych. Jak dobrze pamiętam, na ówczesne czasy, na jedno miejsce było sześciu kandydatów, no i oczywiście egzamin wstępny musiał być zdany... – dodaje Fyda

W szkole pojawiały się pierwsze uczennice, które były niczym rodzyнки w serniku, gdyż na 1500 uczniów, kobiet było około 10.

## SZKOŁA UKSZTAŁTOWAŁA MNIE

Szkoła zawsze wychowywała nowe pokolenia młodych ludzi, była miejscem, jak zaznacza burmistrz, pierwszych przyjaźni, pierwszych odpowiedzialnych decyzji, wyzwań, ale i momentów radości dla niezliczonej liczby osób.

– Jako członek zaszczytnego grona absolwentów naszej szkoły, jestem przekonany, że dla każdego z nas lata w niej spędzone stanowią ważny element naszego życia i wspominamy go z niemałym uśmiechem. Tak jest także i w moim przypadku – dodaje absolwent.

Jego droga od zakończenia szkoły do fotela burmistrza była pracowita. Gospodarz miasta cieszy się, że jest absolwentem „Samochodówki” oraz, że nadal udaje mu się budować cenne kontakty i relacje z ludźmi, których spotkał w murach placówki.

– „Samochodówka” miała bardzo dobry i duży wpływ na moje życie. Wiele mnie nauczyla i za to wszystkim moim pedagogom, nauczycielom i wychowawcom serdecznie dziękuję! Pasjonuję się motoryzacją i cieszę się, że to moje zamiłowanie mogę praktykować i wykorzystywać i prywatnie i zawodowo. Stąd też pomysł na Zlot Pojazdów Zabytkowych podczas Jesieni Grybowskiej. Natomiast jeżeli chodzi o klasyki, to każda marka jest piękna, zwłaszcza jeżeli jest dobrze zadbane i pielęgnowana – podkreśla Paweł Fyda.

Burmistrz z perspektywy włodarza miasta mile wspomina każdy dzień w „Samochodówce” i życzy jej kolejnych lat rozwoju. Docenia rolę placówki w budowaniu bazy ekspertów w regionie. Z całego serca kibicuje, by wiodło się jej tylko lepiej i by w każdym roku padały rekordy naborów. Nieustannie śledzi losy szkoły i niezmiennie jest dumny, że może się pochwalić „jestem absolwentem tej szkoły”.

NATALIA SEKUŁA

# Historia zatoczyła koło, albo i dwa

Kiedy Tomasz Szewczyk ze Skrudziny był dzieckiem, konstruował z bratem samochodziki, którymi jeździli. Ich narzędziami były rupiecie po dziadku znajdujące się w małym przydomowym garażu. Wówczas nie myślał, że historia zatoczy koło, właściwie w dwóch aspektach jego życia i zarówno „Samochodówka”, jak i warsztat, w którym lata temu dziadek trzymał traktor, zyskują tak duże znaczenie.

*- Już na etapie gimnazjum miałem cięgotki do motoryzacji. Jako dzieciak bardzo lubiłem naprawiać, majsterkować z bratem w naszym przydomowym warsztacie. Może nie mieliśmy jakichś super narzędzi, ale tworzyliśmy dzięki nim rowery, czy wozy samojezdne, którymi potem sami jeździliśmy. Samochodziki budowaliśmy od podstaw, robiliśmy układy kierownicze, prowizoryczne hamulce, ale wszystko działało jak trzeba. Teraz dzieciaki mają fajniejsze zabawki, ale nic tak nie sprawia frajdy, jak zrobienie czegoś z niczego - przyznaje Tomasz.*

Wówczas nie był jeszcze zdecydowany, jaki dokładnie kierunek obrać, ale wiedział, że to jest coś, co sprawia mu radość. Wcześniej nikt u niego w rodzinie nie prowadził warsztatu samochodowego, więc nie miał „domowego” zapalnika do pasji.

*- W końcu podjąłem decyzję, że chcę iść do Zespołu Szkół Samochodowych w Nowym Sączu. Złożyłem podanie i dostałem się. To był rok 2008 - wspomina Tomasz Szewczyk ze Skrudziny.*

Wychowawczynią klasy, do której uczęszczał była Edyta Dąbrowska, obecna wicedyrektor szkoły. - Było raz lepiej, raz gorzej, wiadomo. Pani Edytka miała nielatte zadanie, bo musiała ujarzmić trzydziestu „chłopa” - żartuje mechanik.

Całą kadrę na czele z Ewą Zielińską, ówczesną jego nauczycielką fizyki wspomina jak najlepiej. - Miała do nas niesamowitą cierpliwość - dodaje. Nadszedł czas matur, egzaminów zawodowych i pożegnania ze szkołą... Wówczas Tomasz jeszcze nie zdawał sobie sprawy, że wróci do murów placówki, ale w nieco innym charakterze. Mechanik zrobił rok przerwy od edukacji. Nie zmarnował jej, bo od razu rzucił się



FOT. Tomasz Szewczyk

w wir pracy w serwisie samochodowym. Jednak stwierdził wówczas, że nie chce całe życie pracować fizycznie. Lubił to zajęcie, ale chciał jeszcze więcej, wybrał więc mechatronikę na Państwowej Wyższej Szkole Zawodowej w Nowym Sączu, obecnej Akademii Nauk Stosowanych.

*- Tutaj muszę wspomnieć, że obecnej dyrektor Ewie Zielińskiej zawdzięczam bardzo dużo. Studia dla mnie, to była ogromna batalia. Pracowałem, studiowałem, godziłem te dwie rzeczy, nie miałem ani dnia wolnego, no i ta matematyka... Pomogła mi z nią właśnie Pani Ewa. Udzielała mi korepetycji. Dużo osób odpadło przez wzgląd na ten przedmiot, ja podołałem dzięki niej - wspomina Tomasz.*

Ich kontakt był nieustający, gdyż mechanik niejednokrotnie naprawiał jej ukochanego Volkswagena Golfa IV.

*- Naprawiałem jednego i drugiego golfa. Jak tylko był problem, zajmowałem się usterką - dodaje.*

## HISTORIA ZATACZA KOŁO

Po studiach inżynierskich Tomasz stwierdził, że nie chce już pracować na kogoś. Zaryzykował, założył własną działalność,

otrzymał dofinansowanie i w 2019 roku otworzył serwis samochodowy zajmujący się naprawami mechanicznymi, m.in. wymianą rozrządu, sprzęgieł, a specjalizujący się w regeneracji filtrów DPF, który prowadzi do dzisiaj. To był strzał w dziesiątkę, bo grafik, jak przyznaje, ciągle jest wypełniony na miesiąc do przodu. I tutaj historia po raz pierwszy zatoczyła koło. Nowoczesny warsztat trzystanowiskowy, to rozbudowany garaż dziadka, w którym konstruował pierwsze samochodziki. Teraz prowadzi w nim swój biznes. Na tym nie koniec...

*- W sumie niedawno, w lutym tego roku, historia z „Samochodówką” zatoczyła koło i wróciłem do ukochanej szkoły. Tym razem nie przekroczyłem murów placówki jako uczeń, a nauczyciel uczący zawodu na warsztatach szkolnych. - To bardzo ciekawe doświadczenie. Teraz nauczyciele, którzy mnie uczyli, są moimi kolegami - opowiada mechanik.*

## PERSPEKTYWA SIĘ ZMIENIA

Od 2008 do 2025 roku minęło 17 lat. Nie tylko budynek, nauczyciele, ale i uczniowie się zmieniają. Ich sposób myślenia, zachowania, czy dążeń.

*- Wydaje mi się, że w tym 2008 roku mieliśmy więcej w sobie pokory. Obecnie obserwuję coś zupełnie innego. A może tylko wydaje mi się, bo teraz jestem nauczycielem, a wcześniej widziałem to z perspektywy ucznia? - zastanawia się Tomasz Szewczyk.*

Coś, co jednak niezaprzeczalnie się zmieniło, to pociąg młodych do życia w social mediach. Jak zaznacza mechanik, widać to na każdej przerwie. - Uczniowie siedzą i wgapią się w telefony, bardzo dużo czasu spędzają w wirtualnym świecie. Na klasy, które ja uczę, nie mogę narzekać, to bardzo fajna i mądra młodzież, która się angażuje w zajęcia. Chcą coś osiągnąć, mierzą wysoko - podkreśla. Przyznaje szczerze, że gdyby wcześniej widział perspektywę nauczyciela, nie sprawiałby tylu problemów, jako uczeń. Wiadomo, że nikt nie jest święty, różne sytuacje były. *Dzisiaj bym pewnie postępował inaczej - dodaje.*

NATALIA SEKUŁA



# Żaden robot nie zastąpi mechanika



FOT. Łukasz Romańczyk

Trochę żartobliwie, ale niebezzasadnie można stwierdzić, że w rodzinę Romańczyków zaimplantowanie do motoryzacji i smykałkę do zawodu ktoś zakodował w DNA. Łukasz jest absolwentem sądeckiej „Samochodówki”, w której szlifował zawód. Teraz, po 19 latach pracy wie jedno – nie wolno się poddawać. Trzeba uparcie dążyć do założonego celu i nie wolno zatrzymywać się na tym, co już się wie. Postęp nie czeka.

Łukasz Romańczyk trafił do Zespołu Szkół Samochodowych jako pierwszy rocznik gimnazjalny, kształcił się na technika mechanika.

– Byłem w klasie E. Pamiętam, że w szkole, szczególnie na technicznych specjalnościach było bardzo dużo uczniów. Nauczanie odbywało się dwuzmianowo. Moja grupa lekcje zaczynała od godziny 13, a kończyła o 20. Tak było przez dwa pierwsze lata mojej edukacji. W klasie było 29 chłopaków, z czego szkołę skończyło 23 – wspomina Łukasz.

Mechanik ukończył „Samochodówkę” w 2006 roku. Wówczas w placówce, a konkretnie liceum technicznym, pojawiły się dwie

uczennice. Pasja do motoryzacji wpisana jest u niego w rodzinne DNA. Tata zachęcał swoich synów do reperowania sprzętów rolniczych, których w rodzinnym Bereście nie brakowało. Sam potrafił poradzić sobie z usterkami. Bakcyla złapali starsi bracia Łukasza – Krzysztof i Stanisław. Oni również są absolwentami „Samochodówki”. Jeden z nich – Krzysztof w pierwszej klasie samodzielnie złożył silnik żuka. Dwukrotnie zdobył tytuł najlepszego mechanika w Polsce „Master of Mechanik”. Można więc rzec, że Łukasz prześląknął już jako chłopiec miłością do reperowania, naprawiania, składania i poznawania tajników polskiej i nie tylko, myśli technologicznej. Poszedł więc do szkoły sprawdzonej wcześniej przez rodzeństwo i przepadł w świecie motoryzacji po dziś dzień.

– „Samochodówka” nauczyła mnie podstaw. Po jej ukończeniu tylko pół roku pracowałem poza zawodem. Od 19 lat jestem serwisantem Toyoty, obecnie pracuję jako Mistrz Hali. Pamiętamy, że zdobycie zawodu to jedno, ale, tak jak w innych dziedzinach, należy na bieżąco uzupełniać wiedzę. Świat idzie do przodu, pojawiły się elektryki i inne nowinki techniczne. Nie wolno osiąść na laurach, tylko ciągle zdobywać wiedzę, uaktualniać ją – podkreśla Łukasz Romańczyk.

Dyscypliny i systematyczności w tym temacie nauczył go między innymi wychowawca Dobrzeński.

– Pamiętam tego starszego pana. Był ostry, ale sprawiedliwy. Bardzo dobrze go wspominam. Zawsze starał się, aby wszyscy chodzili do szkoły, nie opuszczali zajęć i wynieśli z tych lat nauki. To procentuje w życiu – dodaje serwisant.

Równocześnie zaznacza, że „Samochodówka” dała mu załóżek tego, kim obecnie jest.

– Przychodząc do pracy wiedziałem, że mam solidne podstawy. Teraz obserwuję, że zdarzają się osoby, które przychodzą bez tego fundamentu – dodaje Łukasz.

Jego zdaniem, pomimo postępu i rozwoju, zawód mechanik nigdy nie zginie, bo każdy samochód, czy to spalinowy, czy elektryczny ma koła, łożyska, zespoły, mechanizmy itd.

– Nie ma takiej opcji, żeby jakiś robot zastąpił człowieka, czynnik ludzki jest niezbędny. Powiem więcej, zapotrzebowanie na fachowców będzie jeszcze większe. Dotychczas wszystko było mechaniczne, teraz pojawia się coraz więcej elektryki, zatem potrzeba kogoś, kto się na tym zna. Myślę, że szkoły już przedstawiają się na doksztalcenie w tym temacie. Musimy być na bieżąco z tematem, nie możemy bazować na tym, co było 20 lat temu – zaznacza Łukasz Romańczyk.

Ekspert podkreśla, że w zawodzie mechanika, ważne są wy-czucie, intuicja i przede wszystkim umiejętności.

– Po zakończeniu szkoły byłem wrzucony na głęboką wodę, ale poradziłem sobie. Toyota otworzyła salon w Nowym Sączu i byłem drugim mechanikiem w firmie. Jedno wiem, nie wolno się poddawać i zniechęcać, bo coś nie wyjdzie. Trzeba próbować, uczyć się na własnych błędach i doprowadzać naprawy do końca, drążyć, dopóki nie znajdzie się przyczyny – dodaje Łukasz Romańczyk.

NATALIA SEKUŁA

# Wspomnienia absolwentów

**EDWARD** absolwent Technikum Samochodowego w latach 1997 - 2002

„Samochodówkę” wybrałem ponieważ chciałem iść w kierunku naprawy samochodów. Byłem w klasie o specjalności Technik Mechanik Pojazdów Samochodowych. Najlepiej wspominam praktyki i nauczyciela śp. Bogdana Podhalańskiego, który uczył nas przysposobienia obronnego. Swoją postawą wzbudzał szacunek wśród uczniów. Na praktykach jako jedyni przechodziliśmy wszystkie działy: blacharnię, diagnostykę, tokarnię, stolarnię, podstawę konstrukcji maszyn, obróbkę metali, elektromechanikę samochodową, silniki pojazdów samochodowych, przepisy ruchu drogowego. Również panią od matematyki miło wspominam, wzbudzała respekt, dzięki temu bardziej przykładałem się do tego przedmiotu. Dziś też wybrałbym „Samochodówkę”. OPRAC. (DZL)



FOT. ARCHIWUM

**ROBERT WODZIAK** Moja szkoła, lata nauki 1985 - 90 r. kl.VC TS

Pozdrawiam naszego super wychowawcę Fryderyka Wilczyńskiego. Piękny czas zdobywania umiejętności edukacyjnych i zawodowych. Super towarzystwo, koleżeństwo, atmosfera przyjaźni i zaufania, którego chyba teraz brakuje. Pozdrawiam całą społeczność nowosądeckiej „Samochodówki”.



Zdjęcia z wypadów klasowych i spotkań jubileuszowych TS.

FOT. Arch. R.Wodziak

**ALICJA AUGUSTYN** wychowawczyni w domu dziecka

Do Samochodówki trafiłam przez przypadek, bo nigdzie nie było już naboru. Na początku była to dla mnie tragedia, bo chciałam dostać się do „lepszego szkoły”, jednak szybko doszłam do wniosku, że był to najlepszy wybór. Od początku byłam bardzo aktywna, pomagałam w organizacji imprez i wydarzeń. Pod opieką pani Marii Fidzińskiej działał zespół regionalny. Spotykaliśmy się z uczniami ekonomii, uczyliśmy się tańczyć i grać na instrumentach. Był to świetny sposób na spędzanie czasu. W Samochodówce było wtedy tylko osiem dziewcząt. Czułam się więc trochę niepewnie, ale z czasem zauważyłam, że koledzy troszczą się o nas i pojawiła się więź. Nauczyciele traktowali nas bardzo dobrze, nie czułyśmy się odosobnione. Osobami, które utkwiły mi w pamięci, są nauczyciele dr Sławomir Skrzypiec oraz Jarosław Szarota. Na lekcjach działo się mnóstwo ciekawych rzeczy, ale najciekawszą była nauka o życiu, jak to mówił jeden z profesorów, czyli oglądanie „Świata według Kiepskich” w wolnym czasie. W Samochodówce czułam się jak ryba w wodzie, otoczona mężczyznami, którzy z reguły byli łatwi w zrozumieniu. Później na studiach typowo żeńskich trudno było mi się odnaleźć, jednak wiedza i umiejętności, które zdobyłam w Samochodówce, pomogły mi przetrwać nawet najtrudniejsze chwile. Do dzisiaj jestem fanką motoryzacji i mam w swoich „zbiorach” Fiata 126p.

OPRAC. (KNB)



FOT. Arch. A. Augustyn

**MATEUSZ BIELAK** budowlaniec, strażak ochotnik

Chociaż muszę przyznać, że „minąłem się z powołaniem”, bo po Samochodówce zająłem się branżą budowlaną, to bardzo miło wspominam moją klasę i większość nauczycieli. Pamiętam dobrze pana Kapturkiewicza – fajny nauczyciel, u którego z przyjemnością siedziało się na lekcjach. Był miły i zabawny. Moja wychowawczyni, pani Zacyk, była bardzo dobra, troszczyła się o uczniów, ale lepiej było jej nie podpadać, bo potrafiła też być stanowcza. Podobały mi się również praktyki, które mieliśmy w szkolnych warsztatach. Pomagaliśmy w diagnostyce, działaliśmy w kuźni, w stolarni. To było ciekawe, można było coś zrobić, a nie tylko siedzieć w ławkach. W szkole sporo się działo. Mogliśmy za darmo zrobić kurs prawa jazdy. Część kolegów z mojej klasy wyjechała za granicę na darmowe praktyki. Ja wziąłem kiedyś udział w konkursie recytatorskim, żeby zdobyć lepszą ocenę z języka polskiego. Nie zająłem wtedy żadnego miejsca, ale pamiętam, że dostałem nagrodę w konkursie stroików świątecznych.

OPRAC. (KNB)



FOT. Arch. Mateusz Biela



# Wspomnienia absolwentów

**MARIUSZ BRODOWSKI** Mgr Mors artysta street art, twórca murali

W Zespole Szkół Samochodowych wylądowałem przypadkiem na kierunku elektromechanik, ale tak naprawdę chciałem być kucharzem. To były czasy, kiedy nie przywiązywałem wagi do edukacji, nie było nam po drodze, co się zupełnie zmieniło później, na studiach. Tam byłem piętkowym studentem. Z ZSS bardzo miło wspominam naszą wuefistkę oraz wychowawczynię, która uczyła historii. Pamiętam dobrze również dyrektora i fajnych kolegów, szczególnie Krzysztofa pseudonim „Banan”. Z tą szkołą mam miłe wspomnienia, chociaż nie byłem dobrym uczniem. Miałem kiepskie oceny, ale nigdy nie utrudniałem życia nauczycielom, nie dokuczałem im, nie przeszkadzałem na lekcjach, bo znałem swoje miejsce w szkole. Z każdym miałem dobre relacje. Kadra była zawsze pomocna i przychylna dla uczniów. „Samochodowce” na jej okrągły jubileusz życzę, żeby szła z duchem czasu, skupiała się zawsze na tym, co jest sednem szkoły – samochodach i nadążała za nieustannie zmieniającą się rzeczywistością. OPRAC. (NS)



FOT. Mariusz Brodowski

**GRZEGORZ FECKO** – radny miasta Nowego Sącza, absolwent Technikum Samochodowego w latach 1986 – 1993

Przy wyborze szkoły sugerowałem się opiniami kolegów. Religia była wtedy w Białym Klasztorze. To był 1986 rok. Jedno wydarzenie z tamtych czasów pamiętam do dziś. Kiedyś w drodze z Rynku do szkoły, siedziałem na przystanku czekając na autobus. W przystanek wjechał samochód, po tym zdarzeniu długo chodziłem o kulach do szkoły.

Był to czas, kiedy człowiek z dziecka staje się mężczyzną. Okres w którym rozwijałem się i doświadczałem zarówno fizycznie jak też mentalnie. Nauczyciele mieli duży wpływ na mój rozwój świadomości patriotycznej, szczególnie polonistka. W szkole jest wspaniała Izba Pamięci Narodowej, która z pewnością dawała też dużo do myślenia, tym bardziej, że wśród nauczycieli mieliśmy byłych partyzantów, którzy opowiadali nam o czasach wojny. M.in. śp. pan Jawor, który mnie uczył był partyzantem i opowiadał o tamtych czasach, co miało duży wpływ na kształtowanie mojej świadomości.

Złota rada dla obecnych uczniów szkoły: wykorzystywać praktykę, jest bardzo ważna! Dla przykładu ja do dziś bardzo dobrze umiem spawać, ale tylko dlatego, że podczas szkolnych praktyk się tego nauczyłem. Jednocześnie nie należy zapominać o aspekcie historycznym i humanistycznym. W latach 80., pomimo, wiadomej sytuacji politycznej w kraju, w szkole panowała tolerancja. Rozmawialiśmy o sprawach, o których się oficjalnie i głośno w Polsce nie rozmawiało.

W szkole jaką zapamiętałem byli nauczyciele, którzy potrafili nas zainspirować, m.in. śp. Kazimierz Brongiel – uczył budowy pojazdów samochodowych. Ciężki przedmiot, typowo matematyczny, ścisły, a jednak dużo rozmawialiśmy na tych lekcjach o filozofii, trochę też o polityce. W czasie tych rozmów p. Brongiel potrafił zachęcić do interesowania się filozofią. Pamiętam, że po jednej z takich rozmów kupiłem książkę „Krótka historia czasu” Stephena Hawkinga.

Samochód to przede wszystkim duży obiekt, wygodny, komfortowy, imponował tym, że na korytarzach obowiązywała komunikacja identyczna jak według przepisów ruchu drogowego.

W związku z tym, że w klasach byli sami chłopcy, a w całej szkole chyba trzy dziewczyny, atrakcją było zapraszanie na imprezy klasowe i dyskoteki, dziewczyn z „Ekonomu”. OPRAC. (DZL)



FOT. Arch. G.FECKO

**JERZY GALARA** – dyrektor IV Liceum Ogólnokształcącego Sportowego w Nowym Sączu. Moja nauka w „Samochodówce”, to był niezapomniany czas. Uważam, że właśnie czas szkoły średniej, to najpiękniejsze chwile w życiu każdego człowieka. Tam tworzyły się długoletnie przyjaźnie. Wspominam dobrze przedmioty ogólne i zawodowe oraz zajęcia na warsztatach, które zawsze tętniły życiem. Uczyłem się w kierunku technika pojazdów samochodowych, na którym znalazłem się, bo umówiliśmy się z pięcioma kolegami z podstawówki, że idziemy razem do jednej szkoły. Natomiast, jak to w życiu bywa, ja dostałem się do technikum, a oni gdzieś indziej. Poznałem nowych ludzi i te relacje trwają do dzisiaj. Pomimo tego, że „Samochódka” nie przekonała mnie do motoryzacji, bo to mnie po prostu nie kręci, to znalazłem tam swój sportowy kąt, do którego szedłem – najpierw jako uczeń, a potem nauczyciel WF. Byłem przewodniczącym do spraw sportów jako czynny bokser. W szkole jest ogromnie dużo sportu na wysokim poziomie i to było moje miejsce. Wuefiści robią tam świetną robotę. Cieszę się, że dołożyłem do tej pracy swoją cegiełkę i mogę rzec, że w murach „Samochódki” jest mój duch. Byłem uczniem, a potem przez 18 lat nauczycielem i życzę tej szkole kolejnych 70-lat rozwoju, a może i więcej. Życzę również placówce takiej pani dyrektor, jaka jest obecnie, energicznej, profesjonalnej, a kadry nauczycielskiej – żeby utrzymywała najwyższy poziom nauczania, na jakim obecnie jest. OPRAC. (NS)



FOT. Adrian Maras





# FORD RANGER RAPTOR

z niezawodnym napędem 4x4



Cena promocyjna od 217 350 zł netto\*

\*Cena rekomendowana producenta rocznika 2025, netto (bez VAT). Cena katalogowa rocznika 2025 od 258 750 zł.

**WIKAR**

[www.wikar.pl](http://www.wikar.pl)

**Nowy Sącz**

ul. Węgierska 168



Nissan Qashqai Mild Hybrid

Cena 119 900 zł

Zacznij nową przygodę

**WIKAR**

[www.wikar.pl](http://www.wikar.pl)

**Nowy Sącz**

ul. Węgierska 168





**ibis**  
STYLES

**ZORGANIZUJ WESELE**

[event@ibisnowysacz.com](mailto:event@ibisnowysacz.com)

**TEL: 575 876 372**



**ibis**  
STYLES

**NOWOCZESNE I KOMFORTOWE POKOJE**

**TYSIĄCE ZADOWOLONYCH KLIENTÓW**

**DOŚWIADCZONY PERSONEL**

ul. I Brygady 2A, 33-300 Nowy Sącz  
Rezerwacja: +18 532 53 25 [repcja@ibisnowysacz.com](mailto:repcja@ibisnowysacz.com)



Historia sądeckiej motoryzacji

# W Nowym Sączu **Fordy** montowano

**Z okazji specjalnego wydania Auto-Moto-Sącz powtarzamy dziś jeden z najgłośniejszych sądeckich tekstów motoryzacyjnych ostatnich lat. Kilka lat temu odkrycie, iż w samym centrum Nowego Sącza znajdowała się przed wojną montownia samochodów, było nie lada sensacją.**

Pewnie tylko garstka miłośników lokalnej historii wie, że w Nowym Sączu w latach 30. XX wieku znajdowała się montownia samochodów marki Ford. Wojciech Butscher latami pieczołowicie dokumentował dzieje własnej rodziny. Dzięki temu dzisiaj możemy zaprezentować zdjęcie, na którym widać jedno z aut sądeckiej produkcji. Na drzwiach modelu AA dumny napis – „Przedstawicielstwo Ford - A. Buczer własna wytwórnia karoserii”. Samochody składano na ul. Jagiellońskiej, kilkaset metrów od rynku.

\*\*\*

Rodzina Butscherów (w firmie obowiązywała pisownia Buczer) to materiał na fascynującą książkę o sądeckich rodach, a montownia Forda, to ledwie fragment ich działalności. I to być może nawet nie ten najciekawszy. A z Fordem w Nowym Sączu było tak. Antoni i Ignacy (synowie Antoniego) prowadzili na Jagiellońskiej zakład specjalizujący się pracach kowalskich i kołodziejskich. W gazetach z tamtego okresu można znaleźć reklamy firmy oferującej m.in. sprzedaż i naprawę wozów od eleganckich powozów, przez sportowe, po zwykłe robocze. To właśnie ich ojciec pod koniec XIX wieku, po wielkim pożarze Nowego Sącza wyprodukował cztery nowoczesne na owe czasy wozy strażackie dla miasta. Butscherowie byli jednak ambitni i niebawem miało się okazać, że w dotychczasowej działalności jest im już za ciasno.

## 30 lat doświadczenia

gwarancją dobrze wykonanej usługi!

**JK SZYBY**  
SAMOCHODOWE



### Oferujemy:

wymiana szyb samochodowych  
przyciemnianie szyb  
polerowanie szyb  
polerowanie reflektorów  
naprawa odprysków

Nowy Sącz, ul. Emilii Plater 7a

Pn. – pt.: 8.00 – 16.00

+48 502 144 020, 18 443 68 40



\*\*\*

Zanim jednak w 1929 r. zmontowano w Nowym Sączu pierwszego Forda, Artur Butscher (syn Antoniego) w 1926 r. otworzył pierwszy w mieście sklep z radiami. Sam był prawdopodobnie posiadaczem pierwszego w mieście odbiornika. Niedługo potem Artur, przez 20 lat również aktor i reżyser Teatru Robotniczego, stał się wraz z ojcem – szanowanym radnym miejskim – motorem napędowym nowego przedsięwzięcia.

Ameryka jeździła już wówczas 15 milionami egzemplarzy słynnego modelu T skonstruowanego i wyprodukowanego przez Henry Forda. W 1927 r. wypuszczono z fabryki nowy model. Ekspansja koncernu z Detroit sięgała już daleko poza USA, a model biznesowy tego przedsięwzięcia był tyłuż skuteczny, co nieskomplikowany.

– System fordowski był bardzo prosty – opowiada Wojciech Butscher, którego dziadek Antoni i stryj Artur montowali w Nowym Sączu Fordy. – Aby obniżyć koszty wysyłania w świat gotowych aut i otwierania drogich salonów sprzedaży, wymyślono sposób pozwalający uczynić te auta znacznie tańszymi. Samochód był stosunkowo łatwy do złożenia, więc z Ameryki do Europy elementy aut przyływały w wielkich skrzyniach. W Kopenhadze zlokalizowany był gigantyczny magazyn i hurtownia, a stamtąd skrzynie wędrowały dalej.

\*\*\*

Tym sposobem, przez port w Gdyni, trafiały m.in. do Nowego Sącza. Butscherowie posiadali odpowiedni zakład i fachowców potrafiących poskładać auto. Na zdjęciu wi-

dać sądecką ekipę na tle zmontowanej właśnie ciężarówki. – Niestety nie zachowały się dokumenty z nazwiskami tych ludzi, możemy się jedynie domyślać, że są wśród nich fachowcy z różnych dziedzin: mechanicy, tapicer, a ten w długim fartuchu ochronnym to niechybnie kowal. Jednym z nich jest z pewnością legendarny majster pan Rybka, ale dziś nie znamy nawet jego imienia – opowiada Wojciech Butscher. – Mój tato w 1930 r. zakupił aparat fotograficzny dokumentując na szklanych kliszach zmontowane w rodzinnej firmie samochody. Niestety do dziś zachowało się tylko osiem takich zdjęć.

\*\*\*

Jak wyglądały sądeckie drogi pod koniec lat 20. poprzedniego stulecia? Choć nie położono na nich jeszcze nawet kilometra asfaltu, były ponoć w całkiem niezłym stanie. W tamtym czasie prawdopodobnie nie jeździło po nich ani jedno osobowe auto, a jeszcze przed II wojną światową w posiadaniu prywatnych osób w mieście i okolicy mogło znajdować się ok. dziesięciu samochodów osobowych. Butscherowie montowali wyłącznie ciężarówkę (model AA), ale w różnych wersjach. Ówczesny Ford był tak zaprojektowany, że w rozsianych po całym świecie montowaniach podobnych do sądeckiej, kiluosobowe zespoły ludzi potrafiły – w zależności od zamówienia – złożyć typową ciężarówkę, autobus, samochód pocztowy albo strażacki. Wszystkie egzemplarze pod konkretne zamówienia klientów z Bochni, Limanowej, albo Gorlic.

– ciąg dalszy następną stronę

## CHROŃ KLIMAT!

**Każdy może chronić klimat!  
Codzienne wybory, które robią  
wielką różnicę**

Zmiana klimatu to nie abstrakcja – to rzeczywistość, która dotyczy nas wszystkich. Coraz częstsze susze, gwałtowne ulew, zimy bez śniegu czy fale upałów to skutki, które obserwujemy także w Małopolsce. Na szczęście mamy wpływ na to, jak będzie wyglądać nasza przyszłość. Trwa kampania **#Chroń klimat! Masz na to wiele sposobów**, w ramach której zachęcamy mieszkańców do małych, ale znaczących kroków. Bo właśnie od tych codziennych wyborów wszystko się zaczyna.

### Zacznij od prostych zmian w domu

Klimat można chronić nawet nie wychodząc z domu – wystarczy zacząć od oszczędzania energii. Z pozoru niewielkie działania, takie jak wyłączenie światła, odłączanie ładowarek czy gotowanie pod przykrywką, mają ogromne znaczenie. Mniej-

sze zużycie energii to nie tylko niższe rachunki, ale też mniejsza emisja CO<sub>2</sub>, która przyczynia się do globalnego ocieplenia. Warto też inwestować w energooszczędne żarówki i sprzęt AGD z klasą energetyczną A+++.

### Woda to skarb – nie marnuj jej!

Każda kropla się liczy. Zwłaszcza w czasach, gdy w Małopolsce coraz częściej obserwujemy długie okresy bez opadów, a zimy nie przynoszą wystarczającej ilości śniegu, który zasilałby wody gruntowe. Dlatego warto położyć szczególny nacisk także



na oszczędzanie wody. Wystarczy skrócić prysznic, zakręcać kran podczas mycia zębów, naprawić kapiące baterie czy korzystać z programów ECO w pralce i zmywarce. Tak niewiele trzeba, by realnie choć trochę przyczynić się do ochrony zasobów wodnych w naszym regionie.

### Kropla do kropli – czyli jak oszczędzać wodę

Zima bez śniegu to także mniej wody na wiosnę i zarazem ogromny problem dla rolników i mieszkańców regionu. Dlatego nie zapominajmy też o retencji wody. Wystarczy zamontować zbiornik na wodę spływającą z dachu, np.: beczkę, balie, skrzynię retencyjną lub dowolny pojemnik, by zbierać deszczówkę. Zgromadzoną wodę można wykorzystać do podlewania roślin, co pozwala ograniczyć

zużycie wody pitnej i odciąża kanalizację w czasie intensywnych opadów.

Ważne dla zachowania równowagi wodnej czy gromadzenia wody tam, gdzie spadnie jej najwięcej oraz umożliwienia jej rozlania się podczas gwałtownych ulew – są rowy i niekiedy retencyjne, ogrody deszczowe oraz parki kieszonek. Kluczowe jest też ograniczenie powierzchni utwardzonych, np. betonowej kostki i stosowanie nawierzchni przepuszczalnych, takich jak żwir czy płyty ażurowe, co sprzyja wsiąkaniu wody do gruntu i zmniejsza efekt miejskiej wyspy ciepła.

### Zielona tarcza

Naszym sprzymierzeńcem w adaptacji do skutków zmiany klimatu jest też zieleni. Dobrym pomysłem jest wprowadzenie zielonych ścian lub dachów, a także sadzenie drzew i krzewów – szczególnie ich rodzimych gatunków, które są odporne na suszę. To one skutecznie magazynują wodę, dają cień i wspierają lokalną bioróżnorodność.

### Ślad węglowy? Wybierz sól z pobliskiej kopalni a nie Himalajów

Ślad węglowy to całkowita ilość gazów cieplarnianych, głównie dwutlenku węgla (CO<sub>2</sub>), emitowana do atmosfery w wyniku działalności człowieka. Choć najczęściej mówi się o piecach czy elektrowniach jako głównych źródłach emisji, to nie można pominąć ogromnej roli, jaką odgrywa transport – zwłaszcza lotniczy i drogowy. Przewożenie produktów na duże odległości, często z innych kontynentów, wiąże się z wysokim zużyciem paliw kopalnych i emisją milionów ton CO<sub>2</sub> rocznie, co wprost przekłada się na postępującą zmianę klimatu.

Dlatego wybieranie produktów lokalnych to jeden z najprostszych i najszybszych sposobów na zmniejszenie indywidualnego śladu węglowego.

Skracając drogę „od pola do stołu”, zmniejsza się potrzebę chłodzenia, pakowania i magazynowania, a pieniądze trafiają do lokalnej gospodarki. To świadomy wybór, który wspiera środowisko, zdrowie, lokalnych producentów i nas samych. Dodatkowy plus? Sezonowe warzywa i owoce są zdrowsze, smaczniejsze i często tańsze. Wystarczy odwiedzić pobliski targ lub warzywniak, by dokonać ekologicznego i odpowiedzialnego wyboru.

### Przejdź się na dwa koła

Jazda rowerem to ekologiczna, zdrowa i ekonomiczna alternatywa dla codziennej podróży samochodem. Wybierając rower zamiast auta, ograniczamy emisję spalin i hałas, poprawiamy własną kondycję i często... oszczędzamy czas w miejskich korkach. Warto korzystać także z transportu publicznego i częściej chodzić pieszo – to zdrowe dla nas i korzystne dla planety. Na szczęście Małopolska rozwija infrastrukturę rowerową i komunikacyjną, a my możemy z niej korzystać – świadomie wybierając lepsze rozwiązania.

### Małopolska może być zielona!

Kampania **#Chroń klimat! Masz na to wiele sposobów** przypomina, że niezależnie od wieku, zawodu czy miejsca zamieszkania – wszyscy możemy przyczynić się do poprawy jakości powietrza, ograniczenia emisji gazów cieplarnianych i ochrony zasobów naturalnych. Wystarczy zacząć od drobnych zmian. Każde, nawet najdrobniejsze działanie ma swój pozytywny efekt. Przyszłość zależy od naszych codziennych decyzji – podejmujemy je mądrze.

Dołącz do kampanii **#Chroń klimat! Masz na to wiele sposobów** i pokaż, że Ty też działasz dla dobra środowiska. Więcej inspiracji znajdziesz na stronie [https://klimat.ekomalopolska.pl/].



**Z folderu Forda:**  
(...) Nowy Ford może być śmiało nazwanym najbardziej postępowym wcieleniem nowoczesnego środka transportu, gdyż spełnia, a nawet prześciga, wszystkie oczekiwania i wymagania, jakie dzisiaj stawia się nowoczesnemu samochodowi (...)



Pracownicy F-my A. Buczer w Nowym Sączu po ukończeniu karoserjowania podwozia Ford model AA.

FOT. Z archiwum rodzinnego

\*\*\*

W praktyce wyglądało to tak, że Artur Butscher składał spisane po niemiecku zamówienie do przedstawiciela Forda w Kopenhadze. Tam na statek ładowano skrzynie z częściami i wysyłano do Nowego Sącza.

- Te skrzynie tak rozpałały umysły młodych chłopaków, że kiedy najmłodszy stryj Jerzy informował szkolnych kolegów o nowym transporcie, gimnazjaliści potrafili uciekać ze szkoły, by przyglądać się pociągom przywożącym z Gdyni na sądecki dworzec tajemnicze skrzynie z działającą na wyobraźnię zawartością - śmieje się Wojciech Butscher. - Ile samochodów zmontowano w Nowym Sączu? Trudno powiedzieć, oprócz tych nielicznych zdjęć nie zachowała się żadna dokumentacja firmy. Myślę, że było to kilkadziesiąt aut.

\*\*\*

W 1938 r. zmarł Antoni Butscher, rok później montownia została przemianowana na warsztat specjalizujący się w obsłudze i naprawie coraz liczniejszych na sądeckich drogach samochodów. Warsztatem ciągle zawiadywał legendarny pan Rybka. Wojenne losy rzuciły Artura Butschera daleko od Nowego Sącza, a wdowa po Antonim

jeszcze podczas niemieckiej okupacji sprzedawała warsztat. Po wojnie w tym miejscu powstała - oczywiście państwowa już - Spółdzielnia 1 Maja, specjalizująca się w motocyklach, a w warsztacie, gdzie kiedyś montowano sądeckie Fordy, skonstruowano olimpijskie bobsleje, na których osada dowodzona przez Józefa Szymańskiego wystartowała na olimpiadzie w Cortina d'Ampezzo. W 1969 r. zakład przy Jagiellońskiej został zburzony.

\*\*\*

Samochodowe tradycje w rodzinie Butscherów jednak przetrwały. Inżynierem mechanikiem o specjalności samochodowej na Politechnice Krakowskiej został brat Wojciecha Andrzej Butscher, wieloletni wicedyrektor Zespołu Szkół Samochodowych w Nowym Sączu. A w rodzinnym archiwum zachował się w oryginalny prospekt Forda z lat 30. XX wieku w języku polskim.

- Pamiętam, że jako dziecko bardzo lubiłem oglądać ten prospekt - wspomina Wojciech Butscher. - Był on jednak tak cenną rodzinną pamiątką, że tato sam mi go kartkował, nie wypuszczając z ręki. Może właśnie dlatego do dzisiaj jest w takim idealnym stanie.

WOJCIECH MOLENDOWICZ

# CARLAK™

## naprawy powypadkowe

Certyfikowany serwis  
blacharsko lakierniczy

Bezgotówkowo OC/AC

Sieć Naprawcza PZU

Holowanie 24/7  
+ auto zastępcze

PDR/SMART  
- szybkie usuwanie wgnieceń



# Kolizja?

## JEDEN NUMER ZAŁATWIA WSZYSTKO

(18) 444 48 88

biuro@carlak.pl  
www.carlak.pl

Nowy Sącz, ul. Węgierska 235



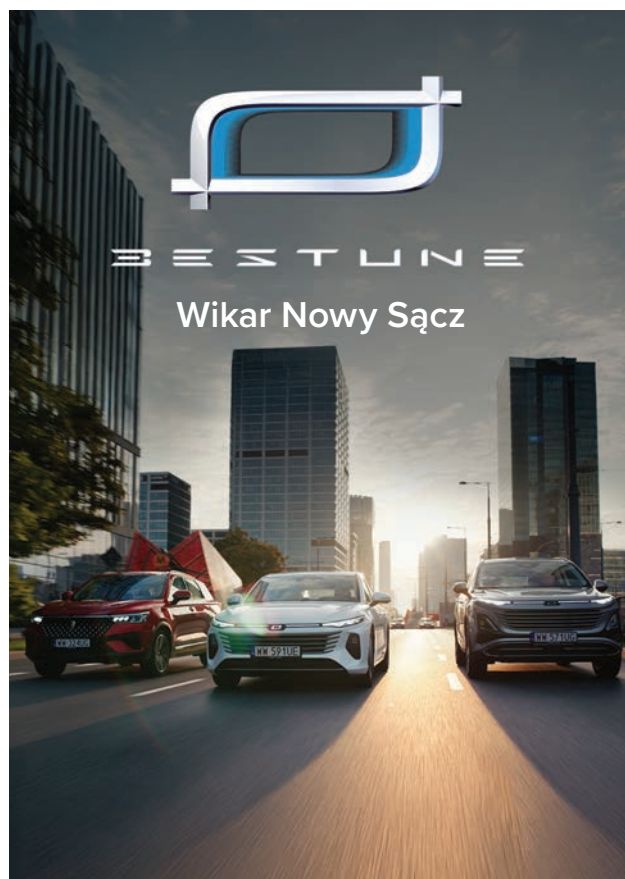


# Bestune wjeżdża do **Polski** z pełną mocą!

Podczas Poznań Motorshow 2025 polską premierę świętowała marka - nowoczesna linia pojazdów należąca do chińskiego koncernu FAW Group, jednego z czołowych producentów samochodów na świecie. FAW zatrudnia ponad 120 tys. pracowników i produkuje rocznie ponad 3,2 mln pojazdów. To firma z ponad 70-letnią historią, która dziś inwestuje w innowacje na skalę globalną. FAW prowadzi intensywne prace badawczo-rozwojowe w 18 centrach R&D w Chinach, a także w Dolinie Krzemowej i Monachium, gdzie powstają zaawansowane systemy i innowacyjne rozwiązania stylistyczne oraz technologie przyszłości. Warto zwrócić uwagę, na to, że koncern motoryzacyjny FAW posiada w swoim portfolio nie tylko markę Bestune, ale również Hongqi.

W 1984 roku FAW podpisał umowę partnerską z Volkswagensem. To wspólne przedsięwzięcie zaowocowało produkcją pierwszego chińskiego Volkswagena – Santana, a w dalszej latach samochodów Audi. W 2002 roku FAW, aby zwiększać swoje możliwości technologiczne założył spółkę joint venture z Toyota, znaną jako FAW Toyota Motor Co., Ltd., do produkcji i sprzedaży pojazdów Toyoty w Chinach. To partnerstwo odegrało znaczącą rolę w rozwoju i sukcesie FAW. Z biegiem lat FAW rozszerzył swoją ofertę produktów o samochody osobowe, pojazdy użytkowe oraz pojazdy luksusowe.

**Bestune (czyt. Bestjun)** - marka zadebiutowała w 2006 roku w odpowiedzi na rosnące potrzeby klientów poszukujących nowoczesnych, stylowych, praktycznych i dostępnych cenowo samochodów. Od tamtej pory dynamicznie się rozwija, oferując modele, które łączą technologię, komfort i design.



Na polski rynek Bestune wchodzi z trzema modelami:

- ♦ **T77 Pro** – pełnowymiarowy SUV z silnikiem 1.5 Turbo (160 KM), dostępny w wersjach Business i Elegance.
- ♦ **B70** – sportowy liftback klasy Business, z jednostkami 1.5 (160 KM) i 2.0 (218 KM), łączący przestrzeń z dynamiką.
- ♦ **T90** – SUV segmentu D o długości 4,7 m, z napędem do 245 KM, idealny dla rodzin i wymagających kierowców.

Ceny zaczynają się już od 109 900 zł, a każdy model objęty jest 5-letnią gwarancją (z limitem do 150 tys. km). Samochody wyróżniają się bogatym wyposażeniem, nowoczesnym wnętrzem i technologią, która jeszcze niedawno była dostępna tylko w klasie premium.

Za dystrybucję marki w Polsce odpowiada Asian Automotive Distribution Center (AADC), które planuje otwarcie 50 punktów sprzedaży w całym kraju do końca roku. To początek nowej historii motoryzacyjnej, w której Bestune ma szansę odegrać kluczową rolę - nie tylko jako producent, ale jako marka, która redefiniuje dostępność innowacji przy rewelacyjnym pozycjonowaniu cenowym.

Zapraszamy do nowo powstałego punktu sprzedaży Bestune Wikar Nowy Sącz - miejsca, gdzie innowacja spotyka się z dostępnością.

**Wikar Nowy Sącz**  
**Autoryzowany Dealer Bestune**  
**ul. Węgierska 168**  
**+48 18 414 04 40**



FOT. Wojciech Malendowicz

# Elektryczna przyszłość motoryzacji

Rozmowa z Arturem Sławeckim, kierownikiem serwisu Ford Wicar oraz wykładowcą Akademii Nauk Stosowanych.

**- Coraz więcej mówi się o pojazdach elektrycznych jako o przyszłości transportu. Jakie największe zalety dostrzega Pan w takim rozwiązaniu?**

- Z mojej perspektywy to przede wszystkim niższe koszty użytkowania i prosta konstrukcja układu napędowego. W praktyce oznacza to mniejszą awaryjność i rzadsze wizyty w serwisie. Nie będę wyliczał wszystkich, ale oszczędzamy choćby na wymianie oleju i filtrów oraz pły-

nów eksploatacyjnych. Natomiast od strony naukowej warto podkreślić wysoką sprawność silników elektrycznych – często przekraczającą 90 proc. – oraz brak emisji spalin w miejscu użytkowania, co szczególnie poprawia jakość powietrza w miastach i obszarach podmiejskich. Kto się przesiada z samochodu spalinowego do elektrycznego jest zaskoczony, jak to auto niesamowicie przyspiesza. I nie mam tu na myśli szybkiej jazdy tylko sprawniej-

szego radzenia w sytuacjach, które wymagają nagłego przyspieszenia. To element bezpieczeństwa.

**- Czy klienci, z którymi ma Pan kontakt w serwisie, patrzą bardziej na ekologię czy na ekonomię?**

- To zależy. Część kierowców wybiera elektryki ze względów oszczędnościowych – zwłaszcza że ładowanie w domu jest dużo tańsze niż tankowanie paliwa, a posiadanie własnej przydomowej fotowoltaiki



w dni słoneczne praktycznie ogranicza koszty użytkowania samochodu elektrycznego do zera. Ale to się opłaca nawet bez instalacji fotowoltaicznej. Szybko zauważają to ci, którzy już użytkują takie auta. Inni podchodzą do tego bardziej ekologicznie, chcąc ograniczyć ślad węglowy. Ciekawostką jest to, że producenci oferują coraz dłuższe gwarancje na baterie, nawet do 8 lat, co buduje zaufanie klientów i pozytywny wizerunek samochodów elektrycznych.

**- A co z ładowaniem? Wielu kierowców obawia się, że to największa przeszkoda i kłopot w eksploatacji takiego samochodu.**

- Rzeczywiście, to często poruszany temat. Osoby mieszkające w domach jednorodzinnych mają komfort – mogą ładować pojazd w nocy tańszą taryfą, przy użyciu wallboxa lub innych ładowarek podłączanych do gniazda tzw. siły albo nawet do instalacji 230V, choć to pewnie wydłuża ładowanie. W przypadku bloków sytuacja jest trudniejsza, trzeba bazować na ładowarkach ogólnie dostępnych, ale sieć stacji ładowania w Polsce dynamicznie się rozwija. Nie należy się też martwić, że zabraknie nam baterii w trasie. Samochód elektryczny sam zadba o to, by nas do tej sytuacji przygotować. Najczęściej w dłuższej trasie, a wówczas i tak będziemy potrzebowali przerwy i odpoczynku, więc dobrze to połączyć z szybkim doładowaniem auta. Na uczelni pokazujemy studentom, jak różne czynniki – np. temperatura otoczenia – wpływają na czas i efektywność ładowania. Zauważyłem, że wiele osób coraz bardziej interesuje się takimi rozwiązaniami, choć elektrykami jeszcze nie jeżdżą.

**- A jak wygląda przygotowanie serwisów do obsługi takich samochodów?**

- To bardzo ważna kwestia i wymagała przygotowania sprzedawców. Mechanicy muszą przechodzić specjalistyczne szkolenia dotyczące pracy z wysokim napięciem i systemami akumulatorów. To zupełnie inna wiedza niż w przypadku klasycznych silników spalinowych. Jednocześnie właściciele pojazdów elektrycznych muszą wiedzieć, że ich auta są mniej skomplikowane – brak klasycznej skrzyni biegów, turbosprężarki czy układu wydechowego oznacza mniej awarii. Mam wrażenie, że kto raz zakosztuje jazdy samochodem elektrycznym nie będzie chciał wrócić do samochodu spalinowego.

**- Czy możemy już dziś powiedzieć, że samochody elektryczne to przyszłość**

**motoryzacji?**

- Tak, ale z pewnym zastrzeżeniem. To przyszłość przede wszystkim w miastach i sypialniach podmiejskich, gdzie cicha praca i brak emisji mają największe znaczenie. W transporcie ciężkim czy na dłuższych dystansach wciąż będą obecne inne rozwiązania. Uważam jednak, że rozwój elektromobilności jest nieunikniony i właśnie dlatego edukacja – zarówno klientów, jak i przyszłych inżynierów – jest kluczowa. Dodatkowo obecna technologia produkcji niepalnych sodowo-jonowych akumulatorów jest udoskonalana, zwiększa się pojemność akumulatorów przy zachowaniu tej samej wagi, co umożliwia jeszcze niższe koszty produkcji samochodów elektrycznych i ich eksploatacji.

**- Wspomniał Pan o rosnącym zainteresowaniu elektromobilnością. A jakie obecnie możliwości mają klienci, którzy chcieliby nabyć samochód elektryczny w Ford Wikar?**

- To bardzo dobry moment na podjęcie takiej decyzji, ponieważ działa program „NaszEauto”, wspierany przez NFOŚiGW w ramach KPO. Dzięki niemu firmy – jednoosobowe działalności gospodarcze oraz osoby prywatne mogą uzyskać dopłatę nawet do 40 000 zł netto przy zakupie lub wynajmie samochodu elektrycznego. W ofercie mamy obecnie Pumę, Explorera i Capri, które można użytkować przez 36 miesięcy – z ratą zaczynającą się już od 575 zł netto miesięcznie, obejmującą również pełne ubezpieczenie w racie najmu.

**- Czy klienci interesują się też innymi formami napędu?**

- Tak, wciąż popularne są rozwiązania hybrydowe, zwłaszcza typu Plug-In Hybrid. W naszej ofercie znajdują się m.in. modele Ford Kuga, Connect, Custom oraz nowość – pierwszy na świecie pickup Ford Ranger Hybrid Plug-In. To dobre rozwiązanie dla osób, które chcą korzystać z napędu elektrycznego w mieście, a jednocześnie mieć pewność dużego zasięgu na dłuższych trasach.

**- Na koniec – co powiedziałby Pan osobie, która rozważa zakup samochodu elektrycznego?**

- Najlepiej spróbować – zrobić jazdę testową. A z pewnością szybko się przekonasz, bo cisza, płynne przyspieszenie i niższe koszty potrafią zaskoczyć i naprawdę przekonać do elektryków. Przy okazji to wybór, który sprzyja środowisku.

Rozmawiał PIOTR GORZAWSKI



## KAPUSTA SZATKOWANA

**ZAPRASZAMY  
do naszych  
sklepów  
i hurtowni**





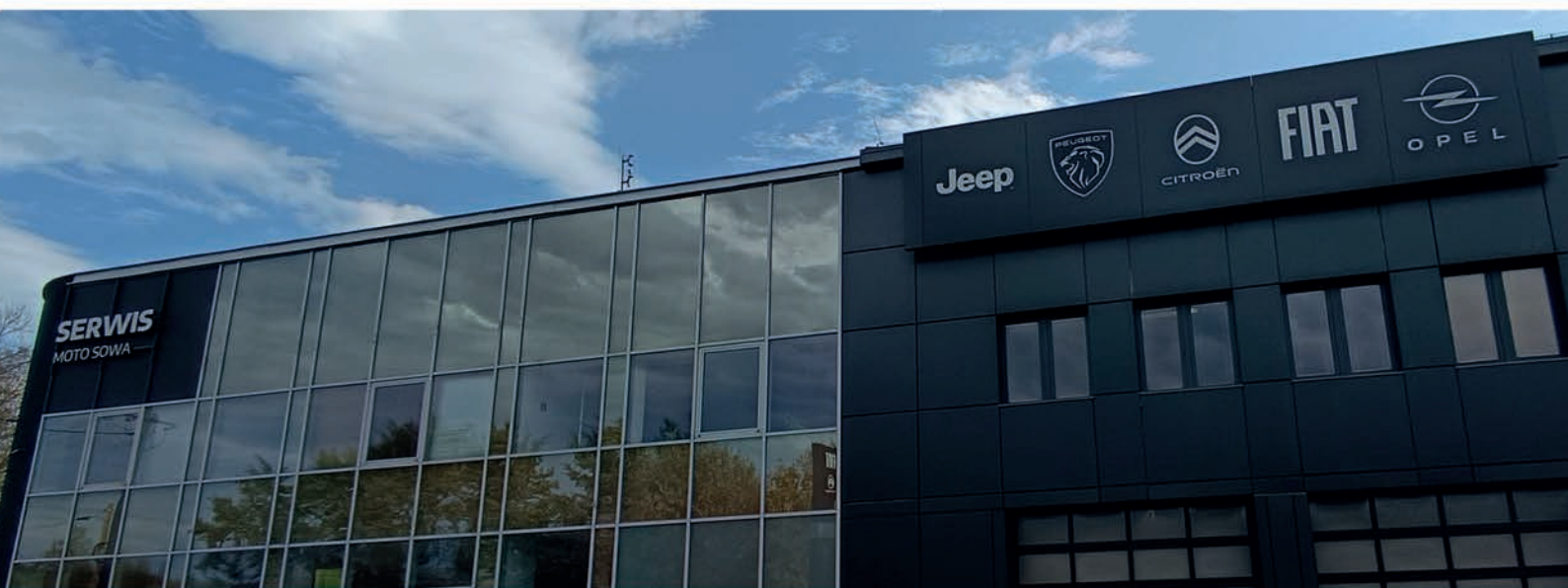
AUTORYZOWANY SERWIS

Jeep



FIAT

FIAT  
PROFESSIONAL

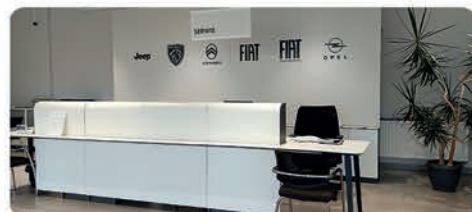


Jedno miejsce. Sześć marek.  
Pełna opieka nad Twoim autem.

Moto Sowa, Wielopole 140, 33-311 Wielogłowy **Zadzwoń:** 18 443 23 66 • **Napisz:** [serwis@motosowa.pl](mailto:serwis@motosowa.pl)  
**GODZINY OTWARCIA:** **Serwis:** Pn–Pt 7:00–17:00, Sob. 7:00–13:00 **Diagnostyka:** Pn–Pt 7:00–18:00, Sob. 7:00–14:00

## USŁUGI SERWIS

- ▶ Naprawy gwarancyjne i pogwarancyjne
- ▶ Naprawy blacharsko-lakiernicze
- ▶ Części zamienne
- ▶ Likwidacja szkód komunikacyjnych
- ▶ Samochody zastępcze
- ▶ Sprzedaż sprawdzonych samochodów używanych  
[www.motosowa.pl/samochody-uzywane](http://www.motosowa.pl/samochody-uzywane)
- ▶ Pomoc drogowa **24h / 7 dni w tygodniu, Assistance**
- ▶ Stacja Kontroli Pojazdów
- ▶ Ubezpieczenia: Auto, Dom, Podróż, Życie, Firma



[motosowa.pl](http://motosowa.pl)





**LIFE  
RESCUE  
SYSTEMS**

## MODUŁOWE SCHRONY DLA SPOŁECZNOŚCI LOKALNYCH

### BEZPIECZEŃSTWO MIESZKAŃCÓW TO PRIORYTET

Nasze schrony modułowe zapewniają ochronę w sytuacjach kryzysowych – od klęsk żywiołowych, przez zagrożenia biologiczne i chemiczne, aż po działania zbrojne. Wykorzystujemy nowoczesne technologie, aby dostarczać rozwiązania dostosowane do potrzeb społeczności lokalnych.

Dzięki elastycznemu projektowaniu tworzymy bezpieczne przestrzenie, które mogą służyć mieszkańcom nie tylko w czasie zagrożeń, ale także w okresach pokoju – jako sale edukacyjne, zaplecze medyczne, magazyny czy miejsca integracji społecznej.



Dzięki **modułowej konstrukcji** nasze obiekty można łatwo powiększać i dopasowywać do warunków lokalnych. Produkcja w fabryce i szybki montaż zapewniają poufność, krótszy czas realizacji i najwyższą jakość wykonania.

Kompleksowe rozwiązania dla samorządów obejmują:

- **Schrony publiczne** – dostępne dla mieszkańców w razie zagrożenia,
- **Schrony szkolne** – zapewniające ciągłość nauki nawet w warunkach kryzysowych,
- **MediShelter** – podziemne szpitale i oddziały intensywnej terapii,
- **Magazyny strategiczne** – bezpieczne przechowywanie żywności, leków i krwi,
- **PanicRoomy** – pomieszczenia bezpieczeństwa w budynkach publicznych,
- **Strefy specjalne** – przestrzenie do edukacji, rekreacji czy opieki nad dziećmi.



prof. dr hab. inż. Adam Wiśniewski i Piotr Obrzud, prezes firmy LRS, podczas wykładu o nowoczesnych technologiach ochrony ludzi i obiektów



# Mroczna tajemnica

## Tabaszowej (część II)

W 1979 r. zginął na Sądecczyźnie mistrz Polski w rajdach samochodowych

(...) Kiedy podbiegliśmy razem z dwoma żołnierzami, paliwo tryskało z przewodów i paliło się. Kopaliśmy ziemię i sypaliśmy rękami. Próbowaliśmy wyciągnąć pasażerów, ale drzwi się zablokowały. Ktoś poleciał do pobliskiej kuźni Hajdugów po łom. Chyba przyniósł go Stefan Hajduga. Wykarczylismy drzwi. Jeden z żołnierzy miał nóż i przeciął pasy na fotelach kubełkowych. Kiedy zdjęliśmy pilotowi hełmofon, chlusnęła spod niego krew, bo pisak, którym robił notatki, wbił mu się w szyję (...)

Niedawno na portalu dts24 opublikowaliśmy I część tekstu o śmiertelnej kraksie mistrza Polski w rajdach samochodowych Jerzego Landsberga na trasie odcinka specjalnego Rąbkowa-Znamirowice, rozegranego w ramach Rajdu Krakowskiego Krokusy. I część była próbą rekonstrukcji wydarzeń po 46 latach – natomiast w części II skupimy się na oskarżeniach kierowanych wtedy przez rajdowców i dziennikarzy motoryzacyjnych pod adresem widzów w Tabaszowej, że nie pospieszyli ofiarom z pomocą.

### RAJDOWCY Z GAŚNICAMI

Jeszcze obecnie ludziska tłumaczą na chłopski rozum, że niby jak miejscowi mieli ratować, skoro możliwe, że akurat w miejscu wypadku, czyli na niemal prostoliniowym zjeździe z góry, prawie nikogo nie było. Tacy np. kibice kolarscy – i rajdowi jeszcze lepiej – wiedzą bowiem doskonale, że nie ma po co stawać na zjazdach, bo człowiek nawet się nie obejrzy, a kolarz tylko mignie, a samochód tym bardziej. Kibice namiętnie zatem tworzą gęste szpalery na zakrętach, gdzie auta nieco zwalniają, a przede wszystkim pokonują je prawie bokiem, bo widowiskowym poślizgiem.

Dziennikarz motoryzacyjny Grzegorz Chmielewski zacytował w numerze 21 tygodnika „Czas” z 1979 r., jak widział wypadek Landsberga startujący w tym samym rajdzie kierowca rajdowy Błażej Krupa: „Noc była zimna, toteż gdy w pewnym momencie dostrzegłem blask płomieni, pomyślałem, że to zziębnięci kibice grzeją się przy ognisku. Ale im bliżej było do owego ognia, tym lepiej widziałem, że płonie opel GTE, na którym Jerzy Landsberg z Januszem Szajngiem wystartowali minutę przed nami. Gdy hamowałem obok rozbitego na skarpie samochodu, pomyślałem: Boże, oni chyba wydostali się już ze środka! Zdołałem się zatrzymać sto metrów dalej, wyrwałem z uchwytu pięciokilogra-



Tabaszowa miejsce wypadku Landsberga

FOT. (IrP)

nową gaśnicę, pognaliśmy pędem do opla. Samochód był straszliwie pokiereszowany. Spod lekko uniesionej pokrywy silnika wyslizgiwały się języki ognia. Przez wybitą przednią szybę widać było zdruzgotane wnę-



trze, a w nim ciała kierowcy i pilota, przypięte do foteli pięciopunktowymi pasami bezpieczeństwa. Pogieęte blachy nadwozia, zakleszczone prawe drzwi poważnie utrudniały niesienie ratunku. Trzymając ręką za koniec elastycznego węża gaśnicy i wypychając ten wąż do komory silnikowej, usiłowałem stłumić ogień – bezskutecznie. Nadjechał polonez. Maciek Stawowiak dał kolejną gaśnicę, lecz i tego było za mało. (...) Tych gaśnic zużyliśmy jeszcze kilka, w miarę tego, jak dostarczali je kolejno nadjeżdżający zawodnicy. Walczyliśmy z ogniem, szamotaliśmy się z pogniecionymi blachami, aby wyciągnąć z wnętrza znajdujących się tam zawodników. Wydobyliśmy ich wreszcie po rozcięciu pasów bezpieczeństwa – najpierw Landsberga, potem Szajnga (auto było najbardziej wgniecione właśnie od strony pilota). Pierwszą pomocą sanitarną kierował dr Jacek Różański – specjalista chirurg, pilot Stawowiaka. (...) Dwudziestoseściolatek Janusz Szajng już nie żył, zaś Landsberga zabrała karetka do szpitala w Nowym Sączu”. Jak już wiemy z części I, z Nowego Sącza przewieziono kierowcę do kliniki w Krakowie, gdzie rajdowiec zmarł tydzień po wypadku.

### KRUPA GANI LOKALSÓW

Czyli i tym razem kibice się nie zawiedli, bo emocji nie zabrakło. Ale poczuł je nieeliczni, bo tłumy ustawiały się na zakrętach, zaś w miejscu katastrofy prawie nikogo nie było. Tym bardziej, że porządku na trasie pilnowało wojsko i przeganiało gapiów z miejsc, w których mogli być narażeni. A jeśli ktoś tam nareszcie się znalazł, to dopiero gdy przybiegł od strony zakrętu powyżej lub poniżej. I zanim przybiegł, to został oczywiście wyprzedzony przez auta rajdowe, z których wyskakiwali rajdowcy z gaśnicami.

A i tak są wersje, że ci nieliczni, którzy o godz. 1, bo to noc przecież była, stali być może akurat na skrzyżowaniu albo dobiegli z pobliża, ruszyli jednak na pomoc i próbowali gasić auto Landsberga. Niektórzy z okolicznych mieszkańców byli zatem oburzeni do żywego, że w gazetach z epoki Błażej Krupa wytykał localsom, iż kiedy Landsberg wbił się prawie centralnie w niewysoką skarpy, to mu nikt nie pomógł, lecz musieli to dopiero czynić „nadeżdżający kolejno rajdowcy”. Chmielewski powołuje się na „pełne gorczy słowa Krupy i Mystkowskiego. Otóż gdy dotarli oni na miejsce wypadku, w pobliżu znajdowało się kilkanaście, może nawet dwadzieścia kilka osób. Ludzie stali w od-

ległości parudziesięciu metrów od tragicznej skarpy, w niemym zdumieniu patrząc na zmasakrowany, płonący samochód. Potem z takim samym gapiowskim zacięciem spoglądali na trwające przez kilka minut rozpaczliwe wysiłki Krupy, Mystkowskiego, Stawowiaka i Różańskiego, którzy w osmalonych, pokrwawionych kombinezonach czynili wszystko dla ratownia nieszczęśliwych. O czym ci kibice wtedy myśleli? Może zwyczajnie bali się? Paraliżowała ich świadomość tragedii? (...) Może właśnie czuli się jak w kinie, może podziwiali to z rozdziawionymi ustami, niczym kulminację sprawnie wyreżyserowanego filmu sensacyjnego (...) Mogli (...) pomóc w akcji ratunkowej (Mystkowski krzychał jak opętany >ludzie, pomóżcie<), mogli sypać na palący się pojazd mokrą, rozjeżdżoną ziemię, która tłumi ogień wyjątkowo skutecznie, a której pełno było pod ręką. Nocni kibice z okolicznych wsi – z Rąbkowej, Znamierowic, Tabaszowej, może i z Tęgoborza pozostali do końca tylko kibicami. Kibicami tragedii...”

### ROZSZYFROWANIE ANONIMA

W „Gazecie Południowej” (wcześniej i obecnie „Gazeta Krakowska”) z 21 maja 1979 r. znaleźliśmy artykuł z fragmentem listu do redakcji przysłanym przez mieszkankę Tabaszowej: „Gdy Krupa dobiegł do płonącego samochodu, już kilka osób gasiło pożar, sypiąc ziemię na auto. Z boku stała grupka dzieci, które trzęsły się ze strachu, a niektóre nawet płakały. Trudno od nich było wymagać pomocy. Nikt z dorosłych nie stał obojętnie. Pomagali także chłopcy. Przecież drzwi do samochodu wyważył uczeń ZSZ [Zasadniczej Szkoły Zawodowej] Zbigniew Serafin. Znieczulica jak dotąd nie opanowała naszych mieszkańców”. Nazwiska autorki listu nie podano – może prosiła o anonimowość.

My jednak niczego nie obiecywaliśmy, więc rozszyfrujemy autorkę. Najbliżej miejsca wypadku znajdowało się gospodarstwo Hajdugów – Emilii i Stefana. Ich syn Antoni mówi, że rodzice już nie żyją, ale pamięta, że matka była poruszona publikacjami w prasie o tym, że widzowie rzekomo nie udzielili pomocy ofiarom. Kiedy pytamy, czy to ona napisała do „Gazety Południowej”, syn przyznaje, że tak. A gdy mówimy, że z formy listu da się wysnuć przypuszczenie, że napisała go może nauczycielka, Antoni Hajduga mówi, że faktycznie – matka była nauczycielką w szkole w Tabaszowej: uczyła polskiego, a potem była dyrektorką.

- ciąg dalszy następna strona

odkrywaj.  
#HusqvarnaJesienią

Twoja lista jest kompletna?

- ☐ zebrane liście i gałęzie
- ☐ skoszony trawnik
- ☐ przycięte żywopłoty
- ☐ czyste powierzchnie
- ☐ zadbane krzewy i drzewa
- ☐ napowietrzona gleba
- ☐ drożne rynny i odpływy
- ☐ docięte krawędzie przy ścieżkach

Uzupełnij listę do 30 listopada 2025  
i otrzymaj rabat urodzinowy  
na zakupy w sklepie stacjonarnym.  
z okazji 25-lecia BL SYSTEM!\*



AUTORYZOWANY DILER I SERWIS

ul. Tarnowska 119

NOWY SĄCZ | tel. 18 444 34 34

ul. 11-go Listopada 21

GORLICE | tel. 726 808 200



## UCZEŃ I UCZENNICE

Z kolei artykuł w „Gazecie Południowej” podpisano kryptonimem T. G., a tak podpisywał się red. Tadeusz Górski. Informował, że po otrzymaniu listu-protestu udał się do Tabaszowej celem wyjaśnienia sprawy. Oto co mu powiedziano: „Mówi uczeń Andrzej Sarata: >Stałem kilka metrów od wypadku. Samochód uderzył w skarpę całą siłą, przekoziółkował i zaczął się palić. Pobieglem do niego z kilkoma jeszcze osobami i zaczęliśmy gasić auto, sypiąc ziemię. Było nas początkowo niewielu, bo starsi stali kilkaset metrów od tego skrzyżowania. Gdy Krupa podjechał, zaczął krzyczeć do stojących w pobliżu uczennic, by przyszły z pomocą. Nie przyszły, bały się. Krupa wtedy zdenerwował się, używał nawet niecenzuralnych słów”.

Tabaszowiaci wiedzą, że Andrzej Sarata uczył się wtedy w samochodówce w Nowym Sączu, a potem został znanym nam skądinąd pilotem Aeroklubu Podhalańskiego w Łososinie Dolnej.

A red. Górski podsumował w duchu epoki: „Wydaje mi się, że tak ostra jego [Krupy] reakcja wynikała stąd, ponieważ nie dostrzegł on w ciemnościach (...), że stojąca obok grupa osób to uczennice. Przerażone były wypadkiem i nie można mieć do nich absolutnie pretensji o to, że nie pospieszyły z pomocą. Pewne jest natomiast, że świadkowie tego wypadku, mieszkańcy wsi Tabaszowa przyszli z pomocą ofiarom wypadku i w tym przypadku nie można mówić o znieczulicy”.

O dzieciach w miejscu wypadku wspomina się też w książce „Pędzą samochody, mijają lata 1908-1998. Krakowski sport samochodowy” Jerzego Lisa, w której odpowiedni fragment został napisany najprawdopodobniej na podstawie sprawozdania organizatorów rajdu Krokusy '79 opartego na relacjach naocznych świadków: „Takiego wypadku nikt z obecnych tam widzów jeszcze nie widział, nikt nie był przygotowany ani fizycznie, ani psychicznie, by zrobić cokolwiek. W większości była to młodzież, a nawet dzieci, dziewczynki, które mogły się tylko rozplakać”.

## POBLIŻE W ODDALI

Ówczesni komentatorzy krakusy Landsberga przytaczają słowa Krupy, który miał zachęcać widzów, trzymających się z dala od palącego się auta, do gaszenia, zapewniając że „Płonące samochody eksplodują tylko na filmach”. Tymczasem Franciszek Szewczyk z Tabaszowej pamięta z tego rajdu, jak i poprzednich, że na zakrętach wielu uczestników wypadało z trasy: - Auta miały kabiny wzmocnione rurami, to się je stawiało na koła i jechały dalej.

Wynika z tego, że widzowie raczej nie ociągali się z pomaganiem. W przypadku Landsberga sytuacja jednak była inna: z rajdówki buchnęły płomienie... Dlatego w cytowanej przed chwilą książce Lisa czytamy o dramatycznej scenie: „Przerażenie strasznym widokiem ogarnęło i sparaliżowało wszystkich, a jednak ci najbliżsi stojący podbiegli i gasili płomień ziemią, gołymi rękami, w strasznym napięciu, że oto za chwilę może wybuchnąć zbiornik (...). Mimo to ci, którzy byli najbliżsi, starali się coś zrobić”. Następ-

nie autor przywołuje znany nam już cytat z „Gazety Południowej” ze słowami ucznia Saraty (w książce figuruje jednak pod nazwiskiem... Sorata) i ciągnie dalej: „Krupa mógł nie widzieć w nocy, kto stoi w oddali, był również zszokowany”. A więc co chwilę mamy do czynienia z innym określeniem odległości, w jakiej mieli stać widzowie: raz jest to „poblizie”, by za chwilę zmienić się „w oddali”...

## ŚWIADEK KORONNY



Nasz „świadek koronny” Zbigniew Serafin

FOT. (IrP)



Książka wskazuje też personalnie, kto najbardziej pomagał Krupie: to znany nam już uczeń Serafin – tu jednak nie występuje pod imieniem Zbigniew, lecz omyłkowo jako Jacek. Odnaleźliśmy i jego. Uczył się wtedy w nowosądeckiej zawodowce kolejowej oraz tak jak Landsberg, uprawiał kolarstwo – w Starcie Nowy Sącz. Obecnie mieszka w Starym.

Oto relacja tego nie tylko naocznego świadka, ale i uczestnika akcji ratunkowej: – Opel uderzył w skarpe, wyorał ją na szerokość auta, zrobił dwa salta, aż halogeny zabłyśły jak gwiazdy na niebie, spadł na stronę pilota i zarył się 20 m od drogi w pole Rybskiego. Kiedy podbiegliśmy razem z dwoma żołnierzami, paliwo tryskało z przewodów i paliło się. Kopaliśmy ziemię i sypaliśmy rękami. Próbowaliśmy wyciągnąć pasażerów, ale drzwi się zablokowały. Ktoś poleciał do pobliskiej kuźni Hajdugów po łom. Chyba przyniósł go Stefan Hajduga. Wykarczyliliśmy drzwi. Jeden z żołnierzy miał nóż i przeciął pasy na fotelach kubełkowych. Kiedy zdjęliśmy pilotowi hełmofon, chlusnęła spod niego krew, bo pisak, którym robił notatki, wbił mu się w szyję. Kierowca mamrotał coś niezrozumiałe. W tym czasie któryś z chłopaków, może Andrzej Sarata, wybiegł na drogę i machał rękami, żeby rajdowcy zwolnili. Krupa zanim zahamował 100 m poniżej i przybiegł, minęło sporo minut.

A zatem zjawił się już w trakcie spontanicznej akcji ratunkowej, już wtedy, kiedy z rozbitego opła buchały płomienie, co powodowało, że kibice odsuwali się od pożaru. I może dlatego wydało mu się, że nie garną się do pomocy. Tymczasem oni zrobili wcześniej, przed zjawieniem się Krupy, co mogli, a potem być może gorę wziął strach przed ogniem oraz przekonanie, że z chwilą pojawiania się kolejnych rajdowców i pilotów z gaśnicami, akcję przejmą ludzie lepiej do tego przygotowani.

#### JĄTRZENIE STAWOWIAKA

Drugim kontrowersyjnym wątkiem w sprawie tragicznej kraksy załogi Landsberg-Szajng okazała się wypowiedź Stawowiaka w programie telewizyjnym „Profesjoniści” poświęconym rajdom, a wyemitowanym w 1996 r. Stawowiak mówił, że to on, a nie Krupa nadjechał na miejsce wypadku jako pierwszy i to on z pilotem Różańskim udzielali pomocy, bo Krupa wprowadził się zatrzymał, lecz miał powiedzieć: „Sorry, ale mam sponsora i muszę jechać dalej”.

Tymczasem z wielu relacji publikowanych zaraz po wypadku (inna sprawa, że

pochodziły głównie z ust Krupy...), a nie opowiadanych 17 lat później, wygląda, że Stawowiak zapamiętał tamto zdarzenie źle. Jego słowa podważa i to, że w programie pochwalił się, iż wygrał ten rajd. A gorzka prawda jest taka, że wygrał go Krupa, a Stawowiak był drugi. Z 63 załóg, które wystartowały, metę osiągnęło 38. Część nie ukończyła po defektach, ale były i takie, które wycofały się na wieść o kraksie Landsberga i śmierci Szajnga.

Krupa za metą rajdu przyznał w „Gazecie Południowej” z 23 kwietnia 1979 r. (a więc w chwili, gdy kolega jeszcze żył): „Landsberg miał szybszy samochód i nie miałem szans na jego wyprzedzenie. Gdyby nie wypadek lidera, pozostałbym do końca rajdu na drugiej pozycji”. A w „Sztandarze Młodych” z tego samego dnia: „Dla mnie najsmutniejsze było to, że o nic nie walczyliśmy. Stawowiak miał już takie straty, że nam nie mógł zagrozić, ponieważ Landsberg uzyskiwał na OS [odcinkach specjalnych] czasy o kilka i kilkanaście sekund lepsze. Powtarzałem mu parę razy, że nie ma się co spieszyć [bo] i tak nie jestem w stanie z nim wygrać. Mówiłem: nie spiesz się, tuż przed startem do tego tragicznego OS”.

#### SUMIENIE KRUPY

Publikacje prasowe komunikują, że Stawowiak musiał opuścić miejsce wypadku przed Krupą, bo – według nich – to Krupa odjechał stamtąd ostatni. Zresztą z pokaleczonymi rękami, które poranił, próbując wyciągać zakleszczonych w rozbitym aucie kolegów. W artykule „Jak było naprawdę” Joanny Kalinowskiej w „Moto Expressie” z 17 listopada 1996 r. wyczytaliśmy: „Od dnia śmierci Błażeja corocznie składa kwiaty na grobie kolegów, a Stawowiak nawet nie wie, gdzie Landsberg i Szajng są pochowani”.

I kiedy już Stawowiaka zdezwauowano, okazuje się, że miał trochę racji. Oto nasz świadek koronny Zbigniew Serafin mówi, że Krupa, ten sam Krupa, który potem narzekał w prasie, że widzowie mu nie pomagali, owszem, zatrzymał się i przybiegł na miejsce wypadku, ale w akcji ratunkowej wcale nie odegrał aż tak pierwszoplanowej roli, jak opowiadał. Mało tego: zjawił się bez gaśnicy. A kiedy inni ratownicy wzywali go, żeby ją przyniósł, miał odmówić, uzasadniając to tym, że niby jak miałby jechać dalej w rajdzie bez gaśnicy! Tak już bywa, że ci, którzy najgłośniejsze oskarżają, przeważnie miewają coś na sumieniu...

IRENEUSZ PAWLIK

 **HELIOS**

**Lubisz  
wyzwania?**

**Masz  
energię?**



**Dołącz  
do nas!**

Wszystkich zainteresowanych pracą (mile widziani studenci do 26 roku życia) prosimy o przesłanie aplikacji na adres: [rekrutacja.nowysacz@helios.pl](mailto:rekrutacja.nowysacz@helios.pl)

Wszystkie ważne informacje dotyczące oferty pracy oraz przetwarzania danych osobowych dostępne są na naszej stronie internetowej: [www.helios.pl/praca](http://www.helios.pl/praca)

[www.helios.pl](http://www.helios.pl)



GALERIA

**Trzy Korony**

**W NASTROJU  
NA ZAKUPY!**



 **Kaufland**

**BERSHKA**

**T.K.maxx**

**M O H I T O**

**H&M**

**RTV EURO AGD**



# Hala Handlowa „Gorzków”

zaprasza na zakupy



Kompozycja kwiatowa "średnia"  
od: **136,99 zł**



Kompozycja kwiatowa "mała"  
od: **52,99 zł**



Kompozycja kwiatowa "duża"  
od: **153,99 zł**

Posiadamy również szeroki asortyment zniczy



[www.hpsp.com.pl](http://www.hpsp.com.pl)

poniedziałek: 9:00 do 20:00  
wtorek - piątek: 7:30 do 20:00  
sobota: 8:00 do 19:00

## OLMA OIL

Automatyczne stacje paliw

**TANKUJ TANIEJ  
Z KARTĄ FLOTOWĄ,  
SZYBKO I WYGODNIE,  
BEZ ZBĘDNYCH  
FORMALNOŚCI**

Zadzwoń +48 18 41 444 34  
e-mail: [paliwa@olma.com.pl](mailto:paliwa@olma.com.pl)

Nowy Sącz - Kraków - Ryto - Mysłowice





# Chińskie marki wkraczają do Nowego Sącza.

## Firma **Auto-Complex** otwiera nowy rozdział

O chińskiej motoryzacji, zmianach w Auto-Complex i oczekiwaniach klientów rozmawiamy z Danielem Porębskim, Dyrektorem Handlowym firmy Auto-Complex.

**– Panie Dyrektorze, zauważyliśmy, że przez ostatnie tygodnie w salonie Auto-Complex trwały intensywne prace remontowe. Czy może Pan opowiedzieć, co się za tym kryje?**

– Po modernizacji salonów wprowadziliśmy do oferty nowe chińskie marki samochodów: MG oraz OMODA & JAECOO. Od początku sierpnia 2025 r. działamy z pełną ofertą.

**– Chińskie marki wciąż bywają u nas „nowe”. Jak przekonujecie, że to dobra alternatywa dla marek znanych od lat?**

– Z faktami w ręku. Po pierwsze – bezpieczeństwo. Przykładowo, model MG4 ma pięć gwiazdek Euro NCAP. Identycznie oceniono OMODĘ 5 i tegorocznego JAECOO 7 PHEV. To testy prowadzone przez europejski instytut, na tych samych zasadach dla wszystkich producentów.

**– A cena?**

– To drugi konkretny argument. W Europie nowe marki z Chin rosną m.in. dlatego, że trzymają konkurencyjną cenę, a przy tym często dają w standardzie wyposażenie, za które gdzie indziej trzeba dopłacać. To nie nasza opinia, tylko rynkowa obserwacja powtarzana w raportach i analizach.

**– Czy rynek to kupuje?**

– W pierwszej połowie 2025 r. chińskie marki prawie podwoiły udział w rynku europejskim – do ok. 5,1%. To twarde dane zebrane przez JATO,



cytowane przez największe agencje, a trend jest widoczny także w Polsce.

**– A gwarancja?**

– To trzecia przewaga. 7 lat gwarancji – taką ochronę w Polsce oferują MG i OMODA & JAECOO. Dla wielu rodzin to kluczowy spokój na lata.

**– Klienci często pytają o części i serwis. Czy długo trzeba czekać w razie konieczności naprawy?**

– Po pierwsze – serwis jest na miejscu, u nas. Po drugie – dostępność części. Importer OMODA & JAECOO prowadzi w Polsce centralny magazyn, z którego zapewnia dostawy nawet w 24 h do autoryzowanych punktów. Sieć ma już kilkadziesiąt lokalizacji.

To rozwiązuje najczęstsze obawy.

**– Jakie analizy i trendy rynkowe sprawiły, że Auto-Complex zdecydował się wprowadzić do oferty marki MG oraz OMODA & JAECOO?**

– Decyzję poprzedziła szczegółowa analiza rynku i obserwacja trendów w Europie. Widzimy, że chińscy producenci w ostatnich latach bardzo mocno inwestują w jakość, bezpieczeństwo i technologię. Drugi czynnik to stosunek ceny do oferowanego wyposażenia, który w przypadku MG czy OMODA & JAECOO jest naprawdę korzystny. Trzecim filarem była stabilność importerów i gwarancja obsługi posprzedażowej. Mamy za pewnione szybkie dostawy części, sieć





serwisową i długą, nawet 7-letnią gwarancję. I na koniec chciałbym podkreślić, że marki, które wprowadziliśmy do oferty, posiadają pełną europejską homologację, co gwarantuje bezproblemową rejestrację, bezpieczeństwo i pewność serwisowania na lata w przeciwieństwie do wielu innych chińskich producentów, oferujących auta jedynie z jednostkowym dopuszczeniem.

**- W debacie publicznej coraz częściej mówi się o „chińskiej inwazji” na europejski rynek motoryzacyjny. Czy rzeczywiście widzą Państwo realne zagrożenie dla dotychczasowych liderów branży, czy raczej szansę na zdrowszą konkurencję?**

- To nie inwazja, a naturalna ewolucja rynku. W ostatnich latach chińscy producenci zainwestowali ogromne środki w badania i rozwój, co przełożyło się na jakość i bezpieczeństwo aut, które dziś bez kompleksów stają obok modeli europejskich czy japońskich. Oczywiście, dla dotychczasowych liderów to wyzwanie, bo konkurencja wymusza większą presję na ceny. Z perspektywy klienta to jednak dobra wiadomość – większy wybór, lepsze wyposażenie w standardzie, dłuższe gwarancje. W Auto-Complex

patrzemy na to przede wszystkim jako na szansę – możemy zaoferować mieszkańcom regionu coś świeżego, co realnie odpowiada na ich potrzeby i portfele. Wierzymy, że rynek stanie się bardziej różnorodny, a klienci tylko na tym zyskają.

**- A jak to wygląda w kontekście rynku sądeckiego? Czy jest obawa, że marki takie jak MG czy OMODA & JAECOO znikną z oferty np. za dwa lata?**

- To bardzo częste pytanie, zwłaszcza wśród osób, które pamiętają różne „epizodyczne” marki w Polsce. My podchodzimy do tego zupełnie inaczej. MG to marka z ponad 100-letnią tradycją, która posiada brytyjskie korzenie. Od lat bardzo mocno rozwija się w Europie i inwestuje w infrastrukturę sprzedaży. OMODA i JAECOO z kolei należą do koncernu Chery – jednego z największych producentów samochodów w Chinach, obecnego już w 80 krajach świata. To nie są firmy, które znikają z dnia na dzień. Ponadto importerzy w Polsce zbudowali już pewną sieć dealerską i serwisową, a także centralny magazyn części, co gwarantuje stabilne funkcjonowanie. W Auto-Complex w Wielogłowach od początku sierpnia mamy podpisane umowy, przeszkolonych doradców

i serwis, więc klient ma pewność, że jeśli kupi samochód, to będzie miał zapewnioną obsługę i części na miejscu przez długie lata. Jestem pewien, że to nie jest chwilowa moda, a świadoma, globalna ekspansja dużych koncernów, które zostaną na rynku na długo.

**- Co jeszcze powinni wiedzieć czytelnicy i mieszkańcy nowosądeckich? Jak podsumuje Pan zmianę w Waszym salonie Auto-Complex?**

- Że zapraszamy do naszego salonu już teraz – jesteśmy w Wielogłowach 188, niedaleko Nowego Sącza. Mamy auta pokazowe, można spokojnie usiąść, przejrzeć opcje finansowania, umówić jazdę próbną i bez pośpiechu porównać modele. A na koniec tylko dodam, że nowe logo na elewacji, które się u nas pojawiło, mają sens tylko wtedy, gdy w środku jest wartość dla klienta – a u nas to mieszanka bezpieczeństwa, technologii i gwarancji na lata, w cenie, która nie przeraża. Serdecznie zapraszam.

**- Dziękuję za rozmowę. Myślę, że wielu sądeczan przekona się, że chińskie marki mogą naprawdę pozytywnie zaskoczyć.**

- Dziękuję i do zobaczenia.

BOŻENA BARAN

# Czy piesi są widoczni?

Jesienią dni są coraz krótsze, a wcześniej zapadający zmrok powoduje, że piesi są słabo widoczni dla innych uczestników ruchu drogowego. Dlatego pragniemy przypomnieć Państwu zasady, jakimi pieszy korzystający z dróg powinien się kierować.



FOT. Google

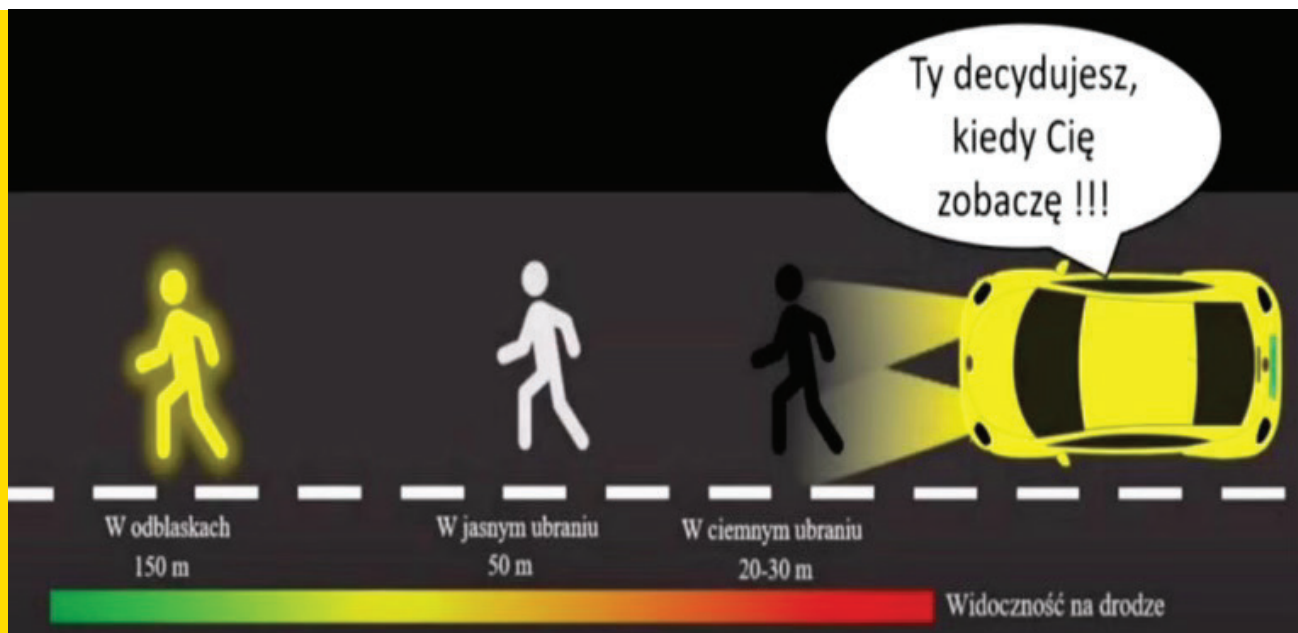
Art. 11 p. 4a Ustawy Prawo o Ruchu Drogowym mówi, że **pieszy poruszający się po zmierzchu po drodze poza obszarem zabudowanym jest zobowiązany używać elementów odbłaskowych w sposób widoczny dla innych uczestników ruchu**, dotyczy to pieszych w każdym przedziale wiekowym, a także pieszych prowadzących poboczem rower, skuter, motocykl czy wózek. Niezastosowanie się do tego przepisu zagrożone jest mandatem karnym.

Do „suchego” tekstu przepisów, dochodzić musi jeszcze zdrowy rozsądek, który powinien nakazywać

nam korzystanie z odbłasków również w terenie zabudowanym nawet na dobrze oświetlonych drogach. Większość z nas zauważyło zapewne jak niejednokrotnie ciężko jest zauważyć np. wśród natrętnych reklam poruszającego się pieszego, który dodatkowo rozmawiając przez telefon wchodzi na przejście bez uprzedniego upewnienia się czy może bezpiecznie z niego skorzystać. Pamiętajmy, żaden samochód nie zatrzyma się natychmiast!

Dlatego warto korzystać z odbłasków pokazujemy rysunek:





Jak widać na rysunku, pieszy ubrany na czarno jest widoczny zaledwie z 20 do 30 metrów, pieszego ubranego na biało kierowca jest w stanie dostrzec z 50 metrów, zaś pieszego wyposażonego w elementy odblaskowe widać już ze 150 metrów. Przypomnieć należy, że samochód jadący z prędkością 50 km/h potrzebuje aż 25 metrów, aby na suchej drodze się zatrzymać. Na drodze mokrej czy oblodzonej droga hamowania jest znacznie dłuższa.

Bardzo ważne dla bezpieczeństwa pieszych są, także dwa zamieszczone w Prawie o Ruchu Drogowym artykuły, a mianowicie: art. 13 i 14, które cytujemy na potrzeby niniejszego opracowania jedynie we fragmencie.

#### Art. 13. PoRD

##### Zasady przechodzenia przez jezdnię, drogę dla rowerów lub torowisko

1. Pieszy wchodzący na jezdnię, drogę dla rowerów lub torowisko albo przechodzący przez te części drogi jest obowiązany **zachować szczególną ostrożność** oraz korzystać z przejścia dla pieszych.

1a. Pieszy znajdujący się na przejściu dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem. Pieszy wchodzący na przejście dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem, z wyłączeniem tramwaju.

Mimo tego, że przepis jest w tej materii jednoznaczny i pieszy będący na przejściu bądź wchodzący na nie – ma pierwszeństwo, to **nie zwalnia** go to z dokładnego sprawdzenia czy skorzystanie z przejścia będzie bezpieczne. Zasady przechodzenia przez jezdnię precyzuje

#### Art. 14. Pieszemu zabrania się:

1. wchodzenia na jezdnię lub drogę dla rowerów:
  - a) **bezpośrednio przed jadącym pojazdem, w tym również na przejściu dla pieszych,**
  - b) **spoza pojazdu lub innej przeszkody ograniczającej widoczność drogi;**
2. przechodzenia przez jezdnię lub drogę dla rowerów w miejscu o ograniczonej widoczności drogi;
3. zwalniania kroku lub zatrzymywania się bez uzasadnionej potrzeby podczas przechodzenia przez

jezdnę, drogę dla rowerów lub torowisko;

4. **przebiegania przez jezdnię** lub drogę dla rowerów;

5. chodzenia po torowisku;

6. wchodzenia na torowisko, gdy zapory lub półzapory są opuszczone lub opuszczanie ich rozpoczęto;

7. przechodzenia przez jezdnię lub drogę dla rowerów w miejscu, w którym urządzenie zabezpieczające lub przeszkoda oddzielają drogę dla pieszych lub drogę dla pieszych i rowerów od jezdni lub drogi dla rowerów, bez względu na to, po której stronie jezdni one się znajdują;

8). **korzystania z telefonu lub innego urządzenia elektronicznego** podczas wchodzenia lub przechodzenia przez jezdnię, drogę dla rowerów lub torowisko, w tym również podczas wchodzenia lub przechodzenia przez przejście dla pieszych – w sposób, który prowadzi do ograniczenia możliwości obserwacji sytuacji na jezdni, drodze dla rowerów, torowisku lub przejściu dla pieszych.

Dlatego w trosce o bezpieczeństwo własne i innych warto pamiętać o tych prostych zasadach, warto również nosić elementy odblaskowe poprawiające widoczność po zmroku i nigdy nie wchodzić na jezdnię bez upewnienia się o możliwości bezpiecznego przejścia.

Przestrzeganie tych zasad nie dość, że zapewni nam bezpieczeństwo, to jeszcze świadczyć będzie o szacunku dla innych użytkowników dróg.

#### SZEROKIEJ I BEZPIECZNEJ DROGI!

Źródło:

- <https://lexlege.pl/prawo-o-ruchu-drogowym>
- <https://www.google.com/search?q=odblaski+dla+pieszych>
- <https://motoryzacja.interia.pl/przepisy-drogowe/news-gdzie-pieszy-musi-nosic-odblaski-i-co-grozi-za-ich-brak,nld,7064611>
- <https://www.prawodrogowe.pl/informacje/przegląd-prasy/odblaski-w-obszarze-zabudowanym>
- <https://www.autobaza.pl/page/prawo/odblaski-dla-pieszych-co-mowi-prawo/>

# KRYZYS PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO W EUROPIE

Europejski przemysł motoryzacyjny przeżywa głęboki kryzys – zamiast nowych inwestycji pojawia się fala zamknięć zakładów i przenoszenia produkcji poza Unię Europejską, a kolejne firmy ogłaszają grupowe zwolnienia – alarmuje Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM).

SDCM, powołując się na dane Europejskiej Konfederacji Związków Zawodowych, poinformowało, że w Europie znika średnio 500 miejsc pracy dziennie, głównie w przemyśle, a sektor motoryzacyjny znajduje się w centrum tego zjawiska. Wysokie koszty energii, rosnące płace oraz obciążenia regulacyjne powodują, że nawet nowoczesne fabryki stają się nierentowne.

W Polsce, gdzie energia pochodzi głównie z węgla, koszt emisji CO<sub>2</sub> odpowiada już za 60–70 proc. ceny energii elektrycznej. System ETS podniósł cenę uprawnień do emisji do blisko 100 euro za tonę, podczas gdy w 2015 r. wynosiła ona niemal zero. Jednocześnie koszty pracy w kraju wzrosły w drugim kwartale 2024 r. o prawie 13 proc., ponad dwukrotnie więcej niż średnia w UE.

„To, co obserwujemy w branży motoryzacyjnej, to

nie chwilowe turbulencje, lecz strukturalne pęknięcie. Europa przestaje być atrakcyjnym miejscem do prowadzenia produkcji przemysłowej – i to pomimo znakomitych kompetencji, know-how oraz infrastruktury. Z jednej strony mamy ambitne cele klimatyczne, a z drugiej brak skutecznych mechanizmów ochrony przemysłu, za to aż nadto regulacji. Potrzebujemy realnej strategii konkurencyjności: tańszej energii, uproszczenia przepisów, wsparcia dla inwestycji. Inaczej grozi nam deindustrializacja i trwała utrata miejsc pracy, które już nigdy nie wrócą” – ocenił Tomasz Bęben, prezes SDCM, cytowany w informacji.

Według stowarzyszenia inwestycje zagraniczne w UE spadły drastycznie – z 7,7 mld euro w 2022 r. do 218 mln euro w 2025 r., z czego większość pochodzi z Chin. W tym samym czasie, jak wskazało SDCM, udział UE w globalnym eksporcie inwestycji spadł z 34 do 10 proc., a Chiny zwiększyły swój udział z 16 do 49 proc.

Przykładem odpływu kapitału jest decyzja Intela o rezygnacji z miliardowych inwestycji w fabryki półprzewodników w Niemczech i Polsce – produkcja ma zostać przeniesiona do Wietnamu i Malezji. (PAP)





# W POLSCE ZAREJESTROWANO PONAD 100 TYS. AUT ELEKTRYCZNYCH

**Ponad 100 tys. samochodów całkowicie elektrycznych (BEV) zarejestrowanych było na koniec lipca w Polsce. Liczba aut osobowych wzrosła o ponad 50 proc. rok do roku - wynika z raportu PEVO Index. Liczba ogólnodostępnych punktów ładowania zwiększyła się natomiast do ponad 10,7 tys.**

Zgodnie z raportem, wśród 102 tys. 915 aut całkowicie elektrycznych były samochody osobowe, dostawcze i ciężarowe.

Liczba aut osobowych wyniosła 93 tys. 761 sztuk - o 51 proc. więcej rok do roku, a flota całkowicie elektrycznych samochodów dostawczych i ciężarowych zwiększyła się do 9 tys. 371 - o 35 proc. więcej. Park osobowych, wodorowych FCEV liczył 494 - o 108 proc. więcej w ujęciu rocznym. Najpopularniejszymi nowymi osobowymi modelami BEV w lipcu były: Citroën C3 (378 zarejestrowanych aut), BMW X2 (277) oraz BYD Dolphin Surf (203).

Udział BEV na rynku nowych samochodów osobowych w lipcu 2025 r. wyniósł 7,6 proc., co stanowi kolejny z rzędu rekord na polskim rynku elektromobilności. W Polsce na koniec lipca br. działało 10 730 ogólnodostępnych punktów ładowania - o 42 proc. więcej rok do roku, w tym 7 110 punktów ładowania prądem przemiennym AC (wzrost o 33 proc.) oraz 3 620 prądem stałym DC (o 63 proc. więcej). Wzdłuż Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T było dostępnych 1 tys. 34 punkty ładowania, o 32 proc. więcej niż w lipcu 2024 r.

Najlepiej rozwinięta infrastruktura ładowania była w Warszawie (813 punktów w lipcu 2025 r.), a kolejne miejsca zajęły: Gdańsk (354), Kraków (315) Poznań (308) oraz Szczecin (298).

Pod koniec lipca br. liczba ogłoszeń używanych BEV na portalu Otomoto wynosiła 4 375. To spadek o 4 proc. r/r. Udział ogłoszeń samochodów całkowicie elektrycznych w łącznej liczbie ogłoszeń pojazdów używanych wyniósł 1,1 proc. Najpopularniejszymi pod względem podaży modelami BEV na wtórnym rynku e-mobility w Polsce były: Nissan Leaf (250 ogłoszenia w lipcu br. ze średnią ceną 54 tys. 530 zł), Tesla Model 3 (249 ogłoszeń ze średnią ceną 112 tys. 310 zł) oraz BMW i3 (172 ogłoszeń ze średnią ceną 67 tys. 566 zł).

Dane do „PEVO Index” dostarczają: PSNM, IBRM Samar oraz Otomoto.

(PAP)



Nowy Sącz  
Miasto Królewskie



## Przedsiębiorco pamiętaj!

**- o ustawowym zakazie sprzedaży i podawania napojów alkoholowych osobom do lat 18, nietrzeźwym, na kredyt lub pod zastaw.**

Nie zastosowanie się do zakazów skutkuje cofnięciem zezwolenia na sprzedaż napojów alkoholowych na 3 lata, a dodatkowo jest przestępstwem!

Przypominam o obowiązku umieszczenia w punkcie sprzedaży napojów alkoholowych stosownych informacji:

**ALKOHOL  
SZKODZI  
ZDROWIU**

**OSOBOM NIEPEŁNOLETNIM  
ORAZ NIETRZEŻWYM  
NA KREDYT I POD ZASTAW  
ALKOHOLU  
NIE SPRZEDAJEMY**



FOT. Archiwum N.Ciapała

# Dwa kółka - pasja, która łączy na całe życie

Dla nich to nie tylko klub, ale po prostu druga rodzina. Choć bardzo się od siebie różnią - wiekiem, pracą, wykształceniem - coś łączy ich nierozdzielnie. To ogromna pasja do dwóch kółek i ryku silnika. Na swoich motocyklach potrafią przemierzać dziesiątki kilometrów, są bardzo życzliwi, lojalni, świetnie się razem bawią, ale niejednokrotnie udowadniają też, że mają wielkie serca. Pierwszy oddział Steel Roses MC w Polsce powstał w 1994 r. Działa do dziś - na Sąddecku, w malowniczej Woli Kurowskiej.

- Nie gram w szachy i nie mam cierpliwości do wędkowania - śmieje się Nikodem Ciapała.  
- A tak naprawdę moja motocyklowa pasja narodziła się zupełnie przypadkowo. W latach dziewięćdziesiątych, bodajże w 1992 roku, mój kuzyn zabrał mnie na przejażdżkę po naszej ulicy swoją K750 i kiedy wracaliśmy, zauważył, że nasz sąsiad wyciąga z piwnicy jakieś pudła, z których wystawała kierownica. Okazało się, że jest to rozebrany motocykl Junak M7. No i się zaczęło...  
Najpierw jeździł junakiem, później miał choppersy, motocykl turystyczny, a obecnie jego

jednośląd to Ducati Multistrada. Motocyklem jeździł jego dziadek, tata i wujek, a teraz również brat i żona. Można więc powiedzieć, że pasja ta jest w rodzinie od pokoleń. Był moment, gdy przerodziła się w coś więcej. Nikodem Ciapała to jeden ze współzałożycieli pierwszego oddziału Steel Roses mc w Polsce i lata temu był też jego prezydentem. Członkowie grupy mają dziś swój klubowy dom w Woli Kurowskiej.

## STEEL ROSES

- W latach dziewięćdziesiątych spotykaliśmy się w grupie kilku przyjaciół, których łączyła ta



”

*Nikodem Ciapała  
to jeden ze  
współzałożycieli  
pierwszego oddziału  
Steel Roses mc w  
Polsce i lata temu był  
też jego prezydentem.  
Członkowie grupy mają  
dziś swój klubowy dom  
w Woli Kurowskiej.*

sama pasja jazdy na motocyklu. Jeden z naszych kolegów podczas przejażdżki spotkał jadących przez Nowy Sącz Włochów, którzy w 1987 r. założyli klub Steel Roses MC Italy. Liczne rozmowy i spotkania z nimi doprowadziły do powstania w 1994 r. Steel Roses MC w Polsce – opowiada Nikodem.

Obecnie oddziały klubu Steel Roses MC działają we Włoszech, Polsce i w Austrii. Motocykliści, którzy należą do jednej z najstarszych polskich grup, spotykają się zazwyczaj raz w tygodniu w Woli Kurowskiej. Chętnie też odwiedzają swoich znajomych w innych oddziałach w całym kraju i uczestniczą w organizowanych przez nich zlotach i innych wydarzeniach. Oddziały Steel Roses funkcjonują w: Warszawie, Płońsku, Kielcach, Toruniu, Ciechanowie, Siemianowicach Śląskich, Rzeszowie, Krakowie, Podgrodziu i Krynicy-Zdroju. Są też oczywiście inne grupy motocyklowe, czasem związane na przykład z jakąś konkretną marką jednośladów. W Steel Roses rodzaj pojazdu nie ma znaczenia – jedni jeżdżą na chopperach, inni na ścigaczach, wszystko w zależności od preferencji.

#### WYDARZENIA

Steel Roses to nie tylko spotkania i wspólne przejażdżki, ale i różne wydarzenia. Członkowie grupy chętnie odpowiadają na zaproszenia na festyny,

pikniki, festiwale nie tylko w okolicy.

– Od 1995 r. organizujemy zlot motocyklowy pod nazwą Steel Horses Meeting. Pierwsze zloty były w Myślcu koło Nowego Sącza, później w Zduni. Teraz od kilku lat odbywają się w Stadninie Koni w Regietowie. Na tę imprezę przyjeżdżają nie tylko motocykliści, ale też ludzie, którzy lubią dobrą zabawę. Od piątku do niedzieli czeka na nich wiele atrakcji: koncerty na żywo, konkursy motocyklowe i zręcznościowe, pokazy ogni sztucznych, parada itp. – mówi Nikodem.

Steel Horses Meeting to jeden z największych zlotów motocyklowych w Polsce. Jest to już właściwie impreza kultowa o międzynarodowej skali. Przyciąga co roku nie tylko pasjonatów jednośladów i ich rodziny, ale i okolicznych mieszkańców oraz turystów.

Motocykliści nie stronią również od działalności charytatywnej. – Nasze działania to nie tylko dobra zabawa, ale też pomoc innym. Organizujemy i bierzemy udział w akcjach charytatywnych typu zbiórka szpiku kostnego oraz krwi, która odbywa się w całej Polsce pod nazwą Motoserce.

#### PASJA

Sezon motocyklowy zaczyna się wiosną i kończy jesienią, ale w ostatnich latach z powodu łagodnych zim staje się coraz dłuższy. Choć są i tacy, którym śnieg nie przeszkadza i wsiadają na dwa koła nawet wtedy, gdy na zewnątrz jest biało. Ponadto motocyklistom żaden dystans nie jest straszny. Nikodem opowiada o koledze z włoskiej grupy, który wybrał się na dwutygodniową wycieczkę, podczas której pokonał około 10 tysięcy kilometrów. On sam natomiast najdalej był na jednośladzie we Włoszech, a w obie strony to dystans około 3 tysięcy kilometrów. Nie wyklucza jednak, że wyruszy kiedyś na dalszą wyprawę, jeśli tylko znajdzie na to czas.

Chyba większość motocyklistów zgodzi się ze stwierdzeniem, że wspólna pasja to coś, co potrafi połączyć ludzi na całe życie. Co ważne, w Steel Roses każdy jest mile widziany.

– Jesteśmy braćmi klubowymi i tworzymy razem jedną wielką rodzinę. Przedział wieku, wykształcenia, finansowy, rodzaj pracy jest bardzo różnorodny – nikt z nas na to nie patrzy. Dołączyć może każdy motocyklista, któremu nie obce są słowa lojalność, braterstwo i szacunek – podkreśla Nikodem.

KINGA NIKIEL-BIELAK

**MOTO**

**SĄDECKI**

**PODCAST**

**SŁUCHAJ**

i tematy nie znają granic

ale rozmówcy

QR code



**RTX**  
Fabryka Okien

[www.rtxokna.eu](http://www.rtxokna.eu)  
[dcisowski@rtxokna.eu](mailto:dcisowski@rtxokna.eu)  
tel: 735 767 346

ul. Zdrojowa 32 (BOCÓŃ)  
33-300 Nowy Sącz  
pon.- pt. godz. 8.00-17.00,  
sobota godz. 8.00-13.00



# OKNA DRZWI BRAMY ROLETY







50 LAT



# Małopolskie Centrum Kultury SOKÓŁ w Nowym Sączu

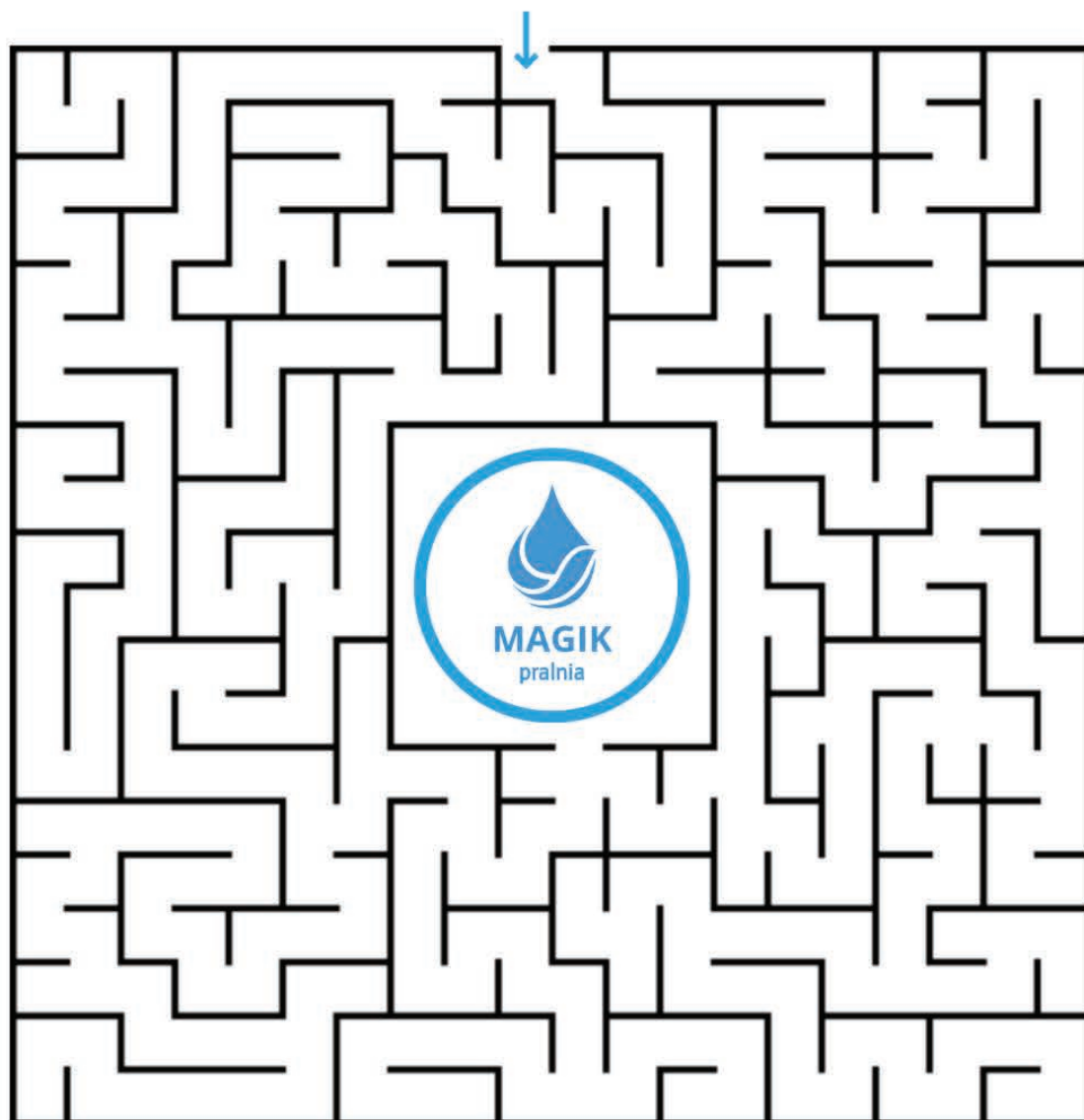
INSTYTUCJA KULTURY  
WOJEWÓDZTWA  
MAŁOPOLSKIEGO

**mcksokol.pl**

f @ ▶ /mcksokol

# TWOJA PRALNIA

Znajdź drogę do czystości!



## USŁUGI PRALNICZE

dla klientów indywidualnych, restauracji, hoteli i firm

### PRANIE, PRASOWANIE, MAGIEL

- garniturów
- sukni ślubnych
- sukni wieczorowych
- kurtek, płaszczy
- firan, zasłon
- obrusów, nakładek
- pościeli, ręczników
- pokrowców na krzesła
- fartuchów i uniformów
- pokrowców na materace
- dywanów

ul. Nadbrzeżna 20, 33-340 Stary Sącz



**ZOSTAŃ NASZYM  
PARTNEREM**



**18 400 01 10**

[www.pralniamagik.pl](http://www.pralniamagik.pl)





Zapraszam!  
Ludomir Handzel  
PREZYDENT MIASTA NOWEGO SĄCZA

TEATR ROBOTNICZY IM. B. BARBACKIEGO W NOWYM SĄCZU

# ZBRODNIA i KARA

NA MOTYWACH POWIEŚCI FIODORA DOSTOJEWSKIEGO

ADAPTACJA I REŻYSERIA SZYMON BUDZYK

6 października 2025\_9:00\_spektakl dla szkół

11 października 2025\_18:00

Miejski Ośrodek Kultury w Nowym Sączu  
Al. Wolności 23 / Sala Widowiskowa

Bilety do kupienia: [www.mok.nowysacz.pl](http://www.mok.nowysacz.pl)  
oraz w kasie MOK / Al. Wolności 23 / tel. 500 27 37 27



Nowy Sącz  
Miasto Królewskie

Zapraszam!  
Ludomir Handzel  
PREZYDENT MIASTA NOWEGO SĄCZA



# NIEME KINO

z muzyką na żywo



pokaz filmu

## BRZDĄC

reżyser i rola główna: Charlie Chaplin

muzyka: **CZERWIE BAND**

w składzie: Wojtek Zaborowski, Maciek Kudłacik, Paweł Zawarus, Piotrek Bogunia, Tomasz Mańkowski

12 października 2025\_17:00

Miejski Ośrodek Kultury w Nowym Sączu / Al. Wolności 23 / Sala Widowiskowa

Bilety do kupienia: [www.mok.nowysacz.pl](http://www.mok.nowysacz.pl) oraz w kasie MOK / Al. Wolności 23 / tel. 500 27 37 27





ODKRYJ MUSZYNE  
EKSPLORUJ SADECKIE  
[WWW.MUSZYNA.PL](http://WWW.MUSZYNA.PL)



## NOWOŚĆ SEZONU 2025! OGRÓD GRECKI W MUSZYNIE

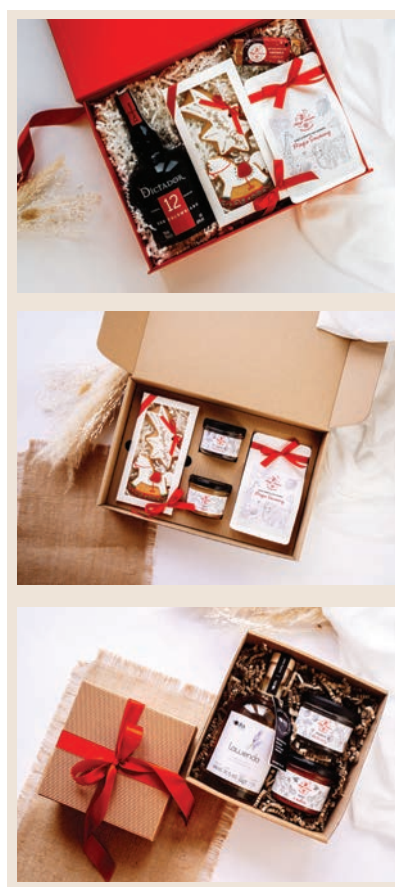
To niezwykła przestrzeń, w której mitologia ożywa w sercu Beskidów. W otoczeniu zieleni, fontann i alejek czekają na Ciebie rzeźby bogów i herosów rodem z Hellady. To miejsce przenosi w świat antycznych opowieści, a jednocześnie zaprasza do odpoczynku i chwili wytchnienia. Spacerując po ogrodzie, odkryjesz nie tylko piękno sztuki, ale też wyjątkowy klimat, jakiego trudno szukać gdzie indziej. Nowy Ogród Grecki jest częścią Ogrodów Tematycznych Muszyny – kompleksu, który łączy przyrodę, kulturę i legendy. [Odwiedź Muszynę i poczuj magię Grecji bez konieczności dalekiej podróży.](#)



# Świąteczne paczki z wyjątkowymi produktami i personalizacją



W naszych świątecznych paczkach znajdziesz starannie wyselekcjonowane produkty, tworzone z pasją i dbałością o jakość. Część z nich powstaje w naszej pracowni, inne – we współpracy z lokalnymi producentami, którzy podzielają nasze przywiązanie do tradycji i rzemiosła. Zapraszamy do zapoznania się z naszą ofertą!



Do świątecznych paczek przygotowaliśmy eleganckie pudełka z wykrojnikiem, idealnie dopasowanym do proponowanych produktów – dzięki temu każdy element ma swoje miejsce i prezentuje się wyjątkowo estetycznie.

Możesz wybrać gotowy zestaw lub samodzielnie skomponować zawartość spośród szerokiej gamy lokalnych produktów. W takim przypadku dopasowujemy odpowiedni rozmiar pudełka oraz stosujemy ekologiczny wypełniacz,

który nie tylko zabezpiecza produkty, ale również pięknie się prezentuje.

Na zewnątrz możemy umieścić logo firmy, bilecik z życzeniami lub spersonalizowaną dedykację – dzięki temu paczka staje się wyjątkowym prezentem zarówno dla pracowników i kontrahentów, jak i dla bliskich, znajomych czy przyjaciół.

Świąteczne zestawy w naszej opinii to nie tylko elegancki upominek, ale także osobisty gest, który wywoła

uśmiech i na długo pozostanie w pamięci obdarowanych.

**Masz swój pomysł? Skontaktuj się z nami i sprawdź co możemy dla Ciebie zrobić.**

**Wybierz to, co najlepsze – z miłości do smaku i jakości**

Agnieszka Sadowska

**698 018 212**

[cukiernia@meczyjesadeckie.pl](mailto:cukiernia@meczyjesadeckie.pl)



## OFERUJEMY:

- mięso drobiowe z własnej produkcji
- wędliny - ryby mrożone
- nabiał - konserwy mięsne i rybne
- pieczywo - wyroby garmazeryjne

[www.gosdrob.pl](http://www.gosdrob.pl)

# POLECAMY!



|                                           |                                |
|-------------------------------------------|--------------------------------|
| OPAKOWANIE<br>DREWNIANA<br>FOREMKA<br>MAP | ok.<br>0,45 kg<br>             |
| 86%<br>MIĘSA<br>w produkcie               | BEZ DODATKU<br>AZOTYNU<br>SODU |

## PASZTET Z INDYKA Z BIELANKI

## SKLEPY FIRMOWE W NOWYM SĄCZU:

**NR I** - ul. Sobieskiego 9

tel. 18 547 29 05

**NR II** - ul. Chopina 6A

tel. 18 547 29 06

### ZAPRASZAMY:

poniedziałek: 8:00-14:00

wtorek-piątek: 7:00-16:00

sobota: sklep nr I - 7:00-13:00, sklep nr II - 7:00-12:00

*Mięso i wędliny na każdy stół!*





**ABCEKODOM**  
CENTRUM OKIEN DACHOWYCH



Przedtem



**ABCEKODOM**  
CENTRUM OKIEN DACHOWYCH

Nowy Sącz, ul. Węgierska 153  
tel. (18) 547 11 36  
602 518 623

[www.abcektodom.pl](http://www.abcektodom.pl)  
[biuro@abcektodom.pl](mailto:biuro@abcektodom.pl)



**#RENOFIT**

**WYMIENĆ OKNA DACHOWE**

Weź udział w promocji RenoFit i zyskaj nawet **2000zł\***

**ZMODERNIZUJ SWOJE PODDASZE DZIĘKI WYMIANIE OKIEN DACHOWYCH.**

Zadbaj o jasne i energooszczędne wnętrze swojego domu. Dzięki naszym nowoczesnym oknom dachowym oszczędzasz energię, a Twoje poddasze nabiera nowego życia.

\*Szczegóły w regulaminie promocji.



**FAKRO®**



# KARMEL, pies który jeździ **tirem**



FOT. Archiwum R. Pisarski

Dzieci i dorośli znają historię psa Lampo opisaną w książce „O psie, który jeździł koleją”. Od czasu powstania tej opowieści sława zwierzęcia opisanego przez Romana Pisarskiego nie słabnie. Ba, na fali tej popularności, miłość czworonogów podróżujących różnego rodzaju środkami transportu znacznie wzrosła. Tym sposobem pewien kundelek wabiący się Karmel zebrał na swoim profilu na Instagramie ponad 27 tysięcy obserwujących. Co jest w tym niewielkim piesku takiego niezwykłego? A to, że Karmel jeździ tirem!

Karmel, kundelek zabrany przez Rafała Toruńskiego, z jednego z krakowskich schronisk, od kilkunastu miesięcy większość czasu spędza w podróżach wielką ciężarówką po Polsce i Europie.

- Najpierw szukałem psa po fundacjach, ale każda, do której zwróciłem się z wyjaśnieniem, że szukam zwierzęcia do ciężarówki odmawiała mi, argumentując swoją decyzję tym, że pies będzie się męczył. Dlatego dopiero w styczniu w krakowskim schronisku odnalazłem Karmela. Przed tym oczywiście wytłumaczyłem, że chcę szczeniaka, którego będę przyzwyczajał do jazdy ciężarówką. Nie mieli z tym problemu. Karmel w tym schronisku był niecałe 24 godziny – nie zdążono go nawet przebadać, ale powiedzieli mi, że mogę go zabrać na własną odpowiedzialność. To była chwila – popatrzył na mnie, potem na drzwi i zaczął piszczeć. Wiedziałem już, że wraca ze mną – opowiada Rafał Toruński.

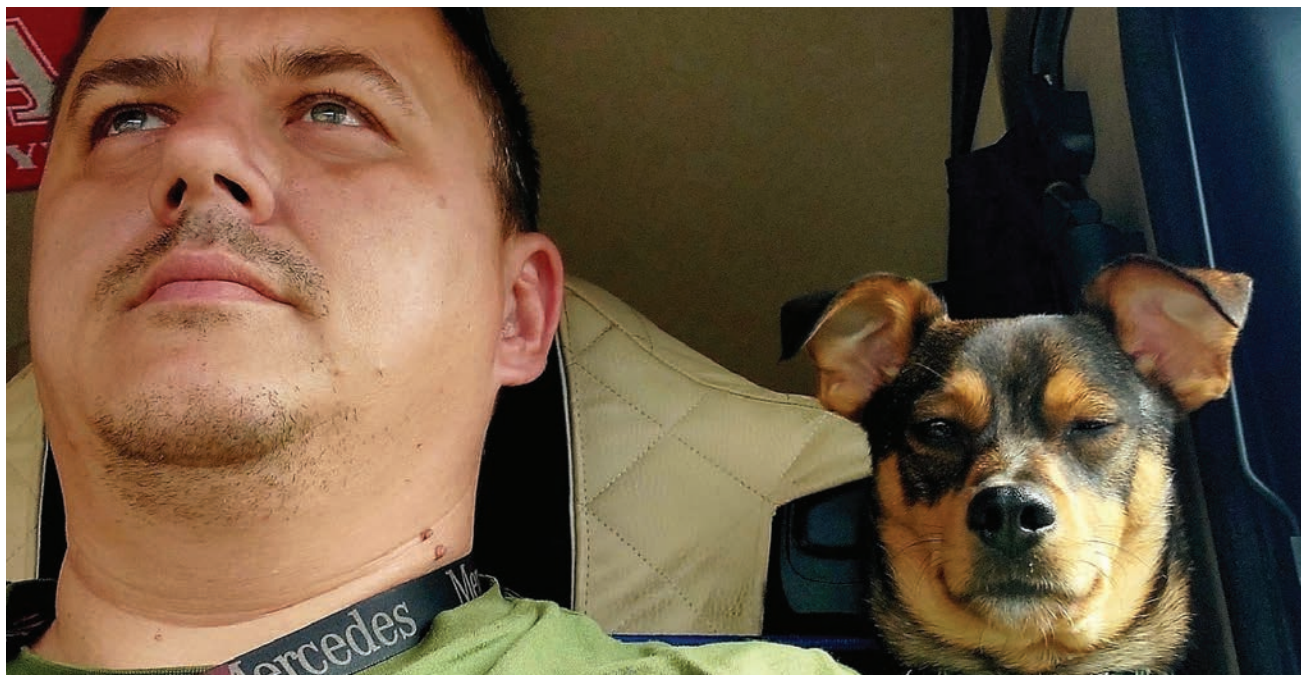
Firmę, w której wtedy pracował i jeździł tirem, postawił przed faktem dokonany. Jak zaznacza kierowca, szef nie miał żadnych obiekcji – kazał tylko pilnować porządku w pojeździe. Obecnie Rafał Toruński współpracuje z firmą, dla której już kiedyś jeździł, ale teraz wrócił do niej z Karmelem. Duet ten otrzymał nawet specjalnie oklejone auto z logiem Karmel The Trucker Dog.

## CZTERY ŁAPY ZA KÓŁKIEM

Po odebraniu psa ze schroniska Karmel musiał przejść kwarantannę. W tym czasie Rafał Toruński powoli przyzwyczajał psa do pojazdów – odbywał z nim krótkie jazdy samochodem osobowym po osiedlu. Dlatego, zaraz po skończeniu kwarantanny Karmel wylądował na fotelu tira w drodze Kraków – Warszawa – Łódź – Kraków. Trzy dni później pojechali już w kierunku Włoch. Najdłuższa trasa jaką wspólnie pokonali liczy 12 dni. Tym samym, na ten moment Karmel zwiedził już nie tylko całą Polskę, ale był również w: San Marino, Włoszech, Watykanie, Słowenii, Słowacji, Czechach, Węgrach, Austrii, Belgii, Holandii, Luksemburgu, Niemczech i Francji.



FOT. Archiwum R.Pisarski



- Nasz typowy dzień w podróży wygląda tak, że wstajemy razem, robimy sobie półgodzinny spacer i wracamy do auta. Ja robię śniadanie, on dostaje miskę, a potem jedziemy przed siebie. Po około 4 godzinach robimy pauzę na spacer, toaletę, ja muszę zjeść obiad i wracamy na trasę. Po pierwszej awarii, gdy Karmel zesikał mi się na dywan, oboje nauczyliśmy się komunikować. Teraz, jak potrzebuje się załatwić, to podchodzi, popiskuje, trąca mnie głową w nogę i już na tyle się znamy, że wiemy o co chodzi. Podobnie z wchodzeniem pod nogi w czasie jazdy - dostał reprimendę jedną, drugą i się nauczył, że nie wolno - zaznacza kierowca.

Kwestia dostępu do wody również została rozwiązana - Karmel posiada specjalną głęboką miskę, która jest uzupełniana do połowy, tak, aby w trakcie jazdy kierowcy nie zaskoczyła nagła powódź.

#### Z KARMELEM RAŻNIEJ

Karmel to nie tylko dobry towarzysz podróży, ale rów-

niez nieodłączny przyjaciel Rafała.

- Była raz taka sytuacja w Polsce, że w marcu przy minus 15 stopniach pani z ochrony kazała mi zostawić psa przy płocie i wtedy wjechać do firmy. Nie zgodziłem się na to. Skończyło się na wezwaniu policji i ukaraniu...pani z ochrony za namawianie kierowcy do popełnienia wykroczenia. Z Karmelem mamy więcej historii. Gdy pierwszy raz pojechałem z nim do firmy, w której ja też byłem pierwszy raz, to zabrałem z pojazdu dokumenty, a jego tam zostawiłem. Wcześniej widział grupkę dziewczyn na zewnątrz więc zaczął szczekać, dlatego zanim dotarłem do budynku kazały mi się wrócić po psa i dopiero wtedy przyjsć. Od tamtej pory jeździmy tam regularnie i „Pan z piskiem” nigdy nie czeka w kolejce - dodaje.

Aktualne poczynania tego pociesznego czworonoga można obserwować na jego fanpage'u w mediach społecznościowych pod nazwą **@KarmelTheTruckerDog**.

GABRIELA WOLIŃSKA

FOT. Archiwum R.Pisarski







# NEWAG konsekwentnie umacnia swoją pozycję biznesową – raport finansowy opublikowany

**Nowosądecki producent taboru kolejowego wchodzi w drugie półrocze nie zwalniając tempa. Produkcja pojazdów szynowych trwa w najlepsze, dzięki stabilnie zbudowanemu portfelowi zamówień. W pierwszych dniach ubiegłego tygodnia Newag opublikował wstępne wyniki za pierwsze półrocze 2025 r. Dane miały charakter szacunkowy, ale wystarczyły, by inwestorzy podkreślić tempo zakupów.**

We wtorek po komunikacie popyt na akcje wyraźnie przyspieszył: na otwarciu płacono 83 zł, a w szczycie nawet 87 zł za walor. To poziom nienotowany wcześniej. Skala wzrostu była bezpośrednią reakcją na „znacznie lepsze od oczekiwanych” półroczne liczby.

Pod koniec ub. tygodnia podano wyniki oficjalne. Z raportu wynika, że w I poł. 2025 r. spółka miała 129,11 mln zł skonsolidowanego zysku netto przypisanego akcjonariuszom jednostki dominującej (wobec 46,37 mln zł zysku rok wcześniej), przy przychodach ze sprzedaży w wysokości 849,21 mln zł (575,35 mln zł rok wcześniej). Zysk EBITDA sięgnął 183,44 mln zł (80,14 mln zł rok wcześniej).

„Wartość przychodów ze sprzedaży w pierwszym półroczu 2025 roku wyniosła 849,2 mln zł. W porównaniu z analogicznym okresem roku poprzedniego jest to wzrost o 273,9 mln zł (+47,6%). W okresie pierwszego półrocza br.” – czytamy w raporcie.

Wartość sumy bilansowej zwiększyła się o 145,4 mln zł (+8,1%) do kwoty 1 947,2 mln zł. Wartość księgowa na jedną akcję wyniosła 20,46 zł i była wyższa o 2,55 zł (+14,2%) w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego.

Zarząd wskazuje trzy główne „silniki” wzrostu. Seryjność produkcji i konsekwentna realizacja portfela za-

mówień pozwoliły lepiej wykorzystać moce i rozłożyć koszty. Zakres oferty produktowej z przewagą lokomotyw elektrycznych, które niosą wyższą marżowość i kurs EUR/PLN: przy kontraktach zabezpieczanych na wyższym kursie, a także realne ceny części i materiałów okazały się o kilka procent niższe od budżetu. Efekt widać w marży brutto na sprzedaży: 28,1% (+3,8 p.p. r/r) i 238,8 mln zł w ujęciu wartościowym.

Po stronie kosztów warto odnotować, że wydatki związane z zarządzaniem rosły wolniej niż przychody (mimo presji płacowej), co przełożyło się na lepszą marżę operacyjną. Jednocześnie spółka pokazała ujemny wynik na działalności finansowej: 4,7 mln zł, ale był on mniejszy niż rok wcześniej. Bilansowo – przewagi.

Takie półrocze rzadko przechodzi niezauważone. Parkiet odnotował, że po publikacji kurs Newagu bił historyczne poziomy. Inwestorzy najwyraźniej grają pod to, że mocny portfel i korzystne portfolio produktowe mogą przenieść się na resztę roku.

Newag, jeden z filarów polskiej branży taborowej, przypomina w tym roku pociąg, który nie tylko jedzie punktualnie, ale i łapie rezerwy mocy. Rok 2024 spółka kończyła ze sprzedażą 1,59 mld zł, a pierwsze półrocze 2025 r. pokazuje, że efekt skali zadziałał w pełni. Przy „elektrycznej” przewadze w strukturze sprzedaży i bezpośredniej dyscyplinie kosztowej spółka wykorzystuje korzystne warunki walutowe i popyt w segmencie lokomotyw.

Źródła: ISBnews, ESPI / GPW: „Wstępne jednostkowe i skonsolidowane wyniki finansowe za I półrocze 2025 roku” + kalendarz raportowy (publikacja półroczna 12.09.2025). Giełda Papierów Wartościowych+1; Inwestycje.pl (ISBnews); Parkiet, Reuters/Refinitiv



# Pociąg Wolności i 50 lat elektryfikacji linii Kraków- Zakopane

Z okazji Narodowego Święta Niepodległości, w dniu 11 listopada, Nowosądeckie Stowarzyszenie Miłośników Kolei przy wsparciu Województwa Małopolskiego, zaprasza na tradycyjny już okolicznościowy przejazd Pociągiem Wolności.

Pociąg retro pojedzie trasą: Nowy Sącz – Stary Sącz – Piwniczna Zdrój – Żegiestów Zdrój – Muszyna – Krynica Zdrój – Nowy Sącz. Skład zabytkowych wagonów z lat 30–60. XX w. poprowadzi lokomotywa Ty42–107 z 1946 r. lub Ty2–911 z 1943 r.

Na uczestników czeka przejazd ostatnim 2025 r. pociągiem złożonym z lokomotywy parowej oraz odrestaurowanych, zabytkowych wagonów pasażerskich z lat 1920–1930 na przepięknej trasie kolejowej Nowy Sącz–Krynica.

Pociągiem pojedzie grupa rekonstrukcji historycznych, atrakcją w wagonach będzie prelekcja historyczna, ciepły poczęstunek dla każdego uczestnika przejazdu w ramach biletu oraz możliwość udziału w pikniku peronowym na stacji Piwniczna. W Krynicy–Zdroju zaplanowana została dwugodzinna przerwa w podróży.

## PLANOWANY – RAMOWY – ROZKŁAD JAZDY:

**09:00** – odjazd ze stacji Nowy Sącz, po drodze postoje na stacjach: Stary Sącz, Rytko, Piwniczna, Żegiestów, Muszyna.

**12:30** – przyjazd do Krynicy

**15:00** – odjazd z Krynicy, w drodze powrotnej postoje na stacjach Muszyna, Żegiestów, Piwniczna Zdrój, Rytko, Stary Sącz

**18:00** – przyjazd do stacji Nowy Sącz

Projekt „Małopolskie Szlaki Turystyki Kolejowej” ma na celu promocję atrakcji turystycznych oraz dziedzictwa historii kolei w Małopolsce i obejmuje przejazdy historycznym taborem kolejowym ze Skansenu Taboru Kolejowego w Chabówce wraz z atrakcjami na pokładzie pociągów oraz podczas postojów na poszczególnych stacjach i przystankach.

Szczegółowe rozkłady jazdy na stronie: [www.kolejegalicyjskie.pl](http://www.kolejegalicyjskie.pl)

Projekt „Małopolskie Szlaki Turystyki Kolejowej” jest realizowany przez Nowosądeckie Stowarzyszenie Miłośników Kolei przy wsparciu finansowym Województwa Małopolskiego.



6 grudnia, w sobotę, zorganizowany zostanie przejazd okolicznościowy z okazji 50-lecia elektryfikacji trasy Kraków–Zakopane. Pasażerów w podróż zabierze jednostka elektryczna EN71–001 z 1976 r. w klasycznym malowaniu i wystroju wnętrza.

– W tym roku mija 50 lat, odkąd uruchomiono kolej elektryczną na trasie Kraków–Zakopane. Jest to okazja do przypomnienia tego wydarzenia, jak również do przejazdu składem elektrycznym z 1976 r., który jest zachowany w oryginalnym stanie i jeździ na co dzień po Małopolsce. Wygląda dokładnie tak, jak w 1976 r. – mówi Łukasz Wiśniewski, prezes Nowosądeckiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei.

– Uczestnikom przejazdu proponujemy przejazd pociągiem zestawionym z historycznego elektrycznego zespołu trakcyjnego EN71–001 z 1976 roku, zachowanego w oryginalnym stanie i wyposażeniu z lat 70, program aktywizujący nawiązujący do lat 70. XX w., udział animatorów w historycznych strojach kolejarzy i pasażerów.

## PLANOWANY – RAMOWY – ROZKŁAD JAZDY:

Kraków Główny – odjazd 10:00

Zakopane – przyjazd 13:00

Zakopane – odjazd 15:00

Kraków Główny – przyjazd 18:00.



# REKORDOWE LATO DLA MOTORYZACJI - CHIŃSKIE MARKI W NATARCIU, MOTOCYKLE W PEŁNYM SEZONIE

**\*Rekord aut w lipcu - 380 tys. pojazdów zarejestrowanych, o 11 proc. więcej niż w czerwcu, mimo spadku nastrojów konsumenckich. \* Rynek motoryzacyjny rośnie o 3 proc. w 2025 r. - indywidualni kupujący chętniej wybierają nowe auta, firmy decydują się na pojazdy importowane. \* Auta używane sprzedają się szybciej - średni czas aktywności ogłoszenia skrócił się, a najtańszych ofert jest mniej. \* Rośnie udział marek chińskich w nowych autach - w rejestracjach indywidualnych ich udział wzrósł do 13,5 proc. w lipcu, a hybrydy wypierają benzynę. \* Coraz więcej kupujących 55+ - udział grupy wiekowej w ruchu na OTOMOTO wzrósł w lipcu o 2,3 p.p. m/m, przy stabilnej liczbie aktywnych użytkowników.**

Lipiec 2025 r. okazał się wyjątkowo mocnym miesiącem dla rynku motoryzacyjnego w Polsce. Mimo ochłodzenia nastrojów konsumenckich, rejestracje aut osiągnęły najwyższy poziom w tym roku. Coraz większy udział w rynku zdobywają marki chińskie, a w segmencie motocykli obserwujemy rekordowy sezon. Widać też skrócenie czasu sprzedaży aut używanych na platformie OTOMOTO oraz stabilny popyt w segmencie maszyn ciężkich.

W lipcu 2025 roku zarejestrowano 380 033 samochody - to wzrost o 11 proc. w porównaniu do ubiegłego miesiąca. Największą część stanowiły przerejestrowania aut używanych (66 proc.), dalej pierwsze rejestracje aut importowanych (21 proc.) oraz nowych (13 proc.). Choć liczba rejestracji nowych samochodów wzrosła o 9 proc. wśród konsumentów indywidualnych, w segmencie firmowym odnotowano spadek o 2 proc. W skali całego roku rynek motoryzacyjny rośnie o 3 proc., a pozycje liderów wzrostu różnią się w zależności od grupy kupujących - indywidualni wybierają częściej nowe auta, natomiast firmy zwiększają import.

Lipcowe dane OTOMOTO pokazują wzrost aktywności osób w wieku powyżej 55 lat. W porównaniu z czerwcem odsetek tej grupy wiekowej w całkowitym ruchu

na platformie zwiększył się o 2,3 p.p., przy zachowaniu zbliżonej liczby wszystkich aktywnych użytkowników. To sygnał, że starsi kupujący coraz częściej korzystają z narzędzi online przy poszukiwaniu samochodu - zarówno w segmencie aut używanych, jak i nowych.

Średnia dzienna liczba aktywnych ogłoszeń aut używanych spadła w lipcu o 3 proc. m/m, a średni czas ich aktywności skrócił się o jeden dzień - do 43 dni w przypadku ofert od osób prywatnych i 44 dni w przypadku firm. W porównaniu do lipca 2024 r. udział najtańszych aut (do 20 tys. zł) zmalał o 1,1 p.p., a większy udział mają pojazdy z wyższych segmentów cenowych (100-200 tys. zł). W ujęciu rocznym widać spadek udziału diesli o 3 p.p., przy jednoczesnym wzroście popularności hybryd, plug-inów i aut na benzynę.

Średnia dzienna liczba ogłoszeń nowych samochodów wzrosła w lipcu nieznacznie. W porównaniu z 2024 r. rośnie zainteresowanie tym segmentem - wskaźnik liczby kupujących był o 22 p.p. wyższy niż rok wcześniej. W ujęciu rocznym znacząco spadł udział aut benzynowych (-7,4 p.p.), a wzrosła oferta hybryd (+6,9 p.p.) i plug-inów (+2,1 p.p.). W strukturze cenowej dominują auta w przedziale 100-150 tys. zł. Coraz mocniej zaznaczają swoją obecność marki chińskie - w lipcu odpowiadały za 8 proc. wszystkich rejestracji nowych aut, a w segmencie indywidualnym ich udział wzrósł do 13,5 proc.

Lipiec to kolejny bardzo mocny miesiąc dla rynku motocykli - zainteresowanie kupujących było o 27 p.p. wyższe niż w lipcu 2024 r. Średnia dzienna liczba ogłoszeń spadła nieznacznie, ale utrzymuje 9 proc. wzrost r/r. Wysoki sezon potrwa do końca września, a wyniki sugerują, że 2025 r. może być jednym z najlepszych dla tej kategorii w ostatnich latach.

Aktualizowany co miesiąc raport OTOMOTO Insights podsumowuje bieżącą kondycję rynku motoryzacyjnego w Polsce, w oparciu o dane własne platformy, a także informacje z CEPIK, GUS i NBP. Cały raport można przeglądać online na stronie: [otomotoinsights.pl](https://otomotoinsights.pl).

Źródło: OTOMOTO



# GVP TECHNOLOGIA

## KTÓRA OSZCZĘDZA PRZESTRZEŃ



### Grupa GRAND Sp. z o.o.

Firma z ponad 40-letnim doświadczeniem w obróbce metali oraz w generalnym budownictwie. Nasz potencjał, budowany przez dekady, opiera się na wysokiej jakości produktów i usług oraz indywidualnym podejściu do każdego projektu. Dzięki temu jesteśmy partnerem godnym zaufania – zarówno dla inwestorów publicznych, jak i prywatnych.

### Innowacje B+R – system GRAND VERTICAL PARKING GVP

W dziale badawczo-rozwojowym opracowaliśmy innowacyjne rozwiązanie odpowiadające na realny problem współczesnych miast – niewystarczającą liczbę miejsc parkingowych.

### GRAND VERTICAL PARKING

To inteligentny system samoobsługowego, pionowego parkowania samochodów. Pozwala on wielokrotnie zwiększyć liczbę miejsc parkingowych na tej samej powierzchni. Dzięki rotacyjnym, pionowym platformom możliwe jest zaparkowanie od 6 do 16 pojazdów na przestrzeni odpowiadającej zaledwie 2 standardowym miejscom parkingowym. System jest w pełni zautomatyzowany, bezpieczny i łatwy w obsłudze.

GVP AUTOMATYCZNY  
PIONOWY PARKING

[www.gvpparking.pl](http://www.gvpparking.pl)



### PRODUCENT

Grupa GRAND Sp. z o.o.

33-322 Korzenna 91

tel: 18 441 70 56

e-mail: [biuro@grupagrand.com](mailto:biuro@grupagrand.com)

[www.grupagrand.com](http://www.grupagrand.com)



GRAND  
GRUPA



GRAND VERTICAL  
PARKING™



# Wydawca:

Wydawnictwo  
DOBRE  
Sp. z o.o. 33-300  
Nowy Sącz,  
ul. Żywiecka 25.  
ISSN 2082-209X.

# Redakcja:

„Dobry Tygodnik  
Sądecki”,  
www.dts24.pl,  
tel. 18 544 64 41,  
redakcja@dts24.pl

# Redaktor naczelny Wydawnictwa Dobre:

Wojciech  
Molendowicz,  
w.molendowicz@dts24.pl

# Redaguje Zespół:

Kinga Gruca,  
Iwona Kamieńska,  
Agnieszka Matecka,  
Adrian Maraś,  
Kinga Nikiel-Bielak,  
Ireneusz Pawlik,  
Natalia Sekuła,  
Michał Śmierciak,  
Gabriela Wolińska

# Redaktor senior:

Jerzy Wideł

# Dyrektor Biura

**Reklam i Ogłoszeń:**  
Katarzyna Magiera,  
k.magiera@dts24.pl,  
tel. 530 032 633

# Biuro Reklam

**i Ogłoszeń:**  
Bożena Baran,  
b.baran@dts24.pl  
Beata Ziemba,  
b.ziemba@dts24.pl,  
tel. 889 020 766

# Dyrektor ds.

**kolportażu:**  
Mateusz  
Węglowski-Król,  
tel. 665 270 230

# Dyrektor Pionu

**Audio-Video**  
Piotr Gorzawski

# Dtp i grafika:

Adam Nowakowski

# Druk:

Colours Factory  
Sp. z o.o.  
ul. Wypoczynkowa 13  
64-920 Piła

# KROPKA. Jak mały Garbus nauczał reklamę mówić szeptem.

**Gdybym miał zrobić podium haseł, które przeorały grunt pod nowoczesną komunikacją, to wjeżdża tam „Think small.”. Obok „A diamond is forever” i uczeń po latach, z idealnie odrobioną lekcją czyli „Think Different”. Trzy hasła, które nie tylko sprzedawały. One nauczyły branżę, jak mówić do ludzi, a nie do fokusów.**

Wyobraźmy sobie Amerykę trochę ponad dekadę po wojnie, chrom, krążowniki szos, benzyna w żyłach. I ty masz wcisnąć im... brzydala z silnikiem w bagażniku. Normalny człowiek zrobiłby z garbusa Cadillaca na sterydach. DDB zrobiło coś nieprzystwoicie prostego, powiedziało prawdę. Krone i Koenig w 1959 roku spojrzeli na małość i zobaczyli... rozsądek. Mniej pali, łatwiej parkuje, rachunki nie gryzą. Tyle.

Małeńkie zdjęcie w lewym górnym rogu i pusta przestrzeń. „Think small.” z kropką. Ta kropka to policzek wymierzony w całą epokę „najbardziej, najszybciej, najtaniej”. Zero „ale”, zero pudru. Decyzja. A decyzje, sprzedają lepiej niż przymiotniki. Rok później wchodzi „Lemon.”, słowo, które w Ameryce oznacza feler. I co? I nagle wada staje się alibi jakości, „spokojnie, my te wady (lemony) wyłapujemy zanim dostaniesz kluczyki”. To był reklamowy rzut na łopatkę całej kategorii.

Magia? Spójność formy z produktem. Minimalistyczny layout, bo auto jest minimalistyczne. Czerń i biel, bo to opowieść o trzeźwości, nie o fajerwerkach. Mikrozdjęcie, bo szept przebija krzyk, gdy wszyscy drą się jednocześnie. Julian Koenig pisał, Helmut Krone łamał stronę jak redaktor, nie jak plakacista i dzięki temu te

reklamy czytałeś, a nie traktowałeś jak rozkaz kupna. Ta komunikacja była mądrzejsza od epoki, zamiast zasłaniać przeszłość, przeniosła rozmowę na sens i jakość. Brzmi znajomo? Kilka dekad później Apple mówi „Think Different” i robi to samo: zamiast krzyczeć o specyfikacji, redefiniuje kategorię i mówi o wartościach.

Kiedy patrzę na tego małego garbusa na prawie pustej stronie, mam wrażenie, że ktoś zwinął cały hałas świata w kulkę i wyrzucił za okno. Zostało to, czego reklama panicznie się boi: rezygnacja. Zdjąć wszystko, co zbędne. Patrzeć, jak robi robotę, efekt? W 1972 sprzedaż Beetla przebiła 15 milionów. Nie dlatego, że był głośniejszy, a dlatego, że zmienił temat rozmowy.

Produkt, który nie jest wszystkim naraz. Czasem „małość” daje przewagę, więc zanim dorzucimy piątą gradient i trzecią warstwę superlatywów, zadajmy sobie pytanie czego możemy nie powiedzieć, żeby było mocniej? **Kropka.** A.NOWAKOWSKI



Volkswagen „Think Small” - reklama prasowa, DDB (AD: Helmut Krone; copy: Julian Koenig), 1959.

# OGŁOSZENIE

Na podstawie art. 35 ust. 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1145 ze zm.), Burmistrz Piwnicznej-Zdroju informuje, że w dniach od 30.09.2025 r. do 20.10.2025 r. w siedzibie Urzędu Miejskiego Piwnicznej - Zdroju na tablicy ogłoszeń, wywieszony zostanie wykazy nieruchomości, stanowiących własność Miasta i Gminy Piwniczna-Zdrój, przeznaczonych do najmu. Szczegółowe informacje można uzyskać w Urzędzie Miejskim w Piwnicznej-Zdroju, Rynek 20 lub tel. pod nr 18 334 77 12.  
Piwniczna - Zdrój, 30.09.2025 r.

**Tomasz Michałowski**  
Burmistrz Piwnicznej - Zdroju



# OTWARCIE STADIONU MIEJSKIEGO W NOWYM SĄCZU

30 sierpnia 2025 roku to dzień, który w szczególny sposób zapisał się w historii miasta! Kilka minut po godzinie 20:00 odbyło się uroczyste otwarcie Stadionu Miejskiego w Nowym Sączu przy Kilińskiego 47, którego dokonał Prezydent Nowego Sącza Ludomir Handzel, Zastępca Prezydenta Artur Bochenek i Prezes Nowosądeckiej Infrastruktury Komunalnej Dawid Janik. Nowy Obiekt został też poświęcony przez Prepozyta Kapituły Kolegiackiej w Nowym Sączu ks. dr Jerzego Jurkiewicza.



Nowy Sącz  
Miasto Królewskie

**BEZPŁATNE  
SZCZEPIENIE  
PRZECIWKO  
GRYPIE  
od 65 r. ż**



Ludomir Handzel  
Prezydent Miasta Nowego Sącza

- Zaprasza osoby w wieku od 65+ roku życia na bezpłatne szczepienie przeciwko grypie
- Osoby w wieku od 65+ zapraszam na szczepienie przeciw grypie od dnia 10.10.2025 r.

**ZDAŻYĆ  
PRZED  
GRYPĄ**



## MIEJSCE

Komenda  
Straży Miejskiej  
ul. Lwowska 71  
33-300 Nowy Sącz



## ZAPISY

od dnia 5.09.2025 r.  
pon. – czw.  
godz. 10<sup>00</sup> - 18<sup>00</sup>  
piątek godz. 10<sup>00</sup> - 14<sup>00</sup>



## KONTAKT

573 860 153, 798 002 465,  
(18) 333-50-14  
biuro@krymed.pl

Decyduje kolejność zgłoszeń. Szczepienia do wyczerpania limitu.

Ludomir Handzel  
PREZYSTANT MIASTA NOWEGO SĄCZA



# Ochrona AUTA przed KOROZJĄ

- szybko, skutecznie, bez utraty gwarancji




**Koszt kompletnego zabezpieczenia (podwozie + profile zamknięte) dla auta klasy średniej: 1250 zł.**

W Nowym Sączu Krown działa przy WSB, ul. Zielona 27d. Można podjechać na **darmowe** oględziny podwozia na podnośniku.

KONTAKT I SZCZEGÓŁY:  
[krown.pl](http://krown.pl)  
 Facebook:  
 „Krown Polska – konserwacja podwozia”,  
 Instagram: „krown\_polska”,  
 tel. **723 818 780**.

Producenci nie projektują dziś aut „na wieczność”. Po gwarancji zaczynają się schody, a sól drogowa tylko przyspiesza rdzę. Podwozie trzyletniego auta po kilku polskich zimach potrafi wyglądać źle. Naprawy blacharskie są drogie i ingerują w konstrukcję. Rozwiązanie? Zabezpieczenie antykorozyjne Krown – kanadyjska technologia rozwijana od ponad 40 lat, dostępna w Polsce od 2016 r. w sieci 11 autoryzowanych serwisów.

Sedno metody Krown różni się od wosków i „bitexów”. Preparat T40 jest przezroczysty, silnie penetruje, wypiera wilgoć i tworzy aktywną, bezbarwną warstwę, dzięki czemu nie zmienia wyglądu elementów i nie powoduje problemów z gwarancją producenta. Tradycyjne, smoliste powłoki potrafią pękać, kruszeć i chłonać wodę, co przyspiesza korozję. T40 dodatkowo smaruje: chroni elementy zawieszenia, przewody hamulcowe oraz śruby i nakrętki, ułatwiając późniejsze serwisowanie.

Pełna usługa obejmuje: mycie i odsolenie podwozia środkiem SaltEliminator, konserwację podwozia oraz zabezpieczenie profili zamkniętych „od środka” (progi, podłużnice, drzwi, błotniki, klapa, maska). To kluczowe, bo ogniska korozji często rodzą się wewnątrz, niewidoczne, aż do perforacji. Najbardziej narażone są elementy konstrukcyjne (progi, podłużnice), wpływające na bezpieczeństwo w razie kolizji. Technicy Krown wstrzykują T40 do wnętrza, wypierając wilgoć i hamując rozwój rdzy.

Zabezpieczane są też newralgiczne miejsca pod maską, w tym kielichy amortyzatorów. T40 jest dielektrykiem, więc można nim chronić złącza elektryczne i kłemy akumulatora to ogranicza awarie instalacji.

Kiedy warto? Zarówno przy nowych autach (profilaktyka), jak i używanych, gdzie rdza już się pojawiła (inhibitory spowalniają proces). Czas wykonania: ok. 4 godziny. Po wszystkim auto jest ręcznie myte i wydawane do jazdy.