

dobry tygodnik sądecki

dts²⁴ MOTOPASJA

28 stycznia 2021 | nr 4 (534)
gazeta bezpłatna

nakład: 18 000*
*obejmuje dystrybucję
wersji elektronicznej

Wszyscy jesteśmy kierowcami. Czyli specjalne wydanie DTS MOTOPASJA – kupujesz, jeździsz, serwisujesz



Liczy się podejście, a nie to, jakie mamy ograniczenia

» str. 14



TYGODNIÓWKA MARKA STAWOWCZYKA



MOTOLICZBY

• 1745

praw jazdy wydano mieszkańcom Nowego Sącza w 2020 r., w tym 647 nowych, wydanych po raz pierwszy. To o 375 mniej niż rok wcześniej, w tym o 30 mniej nowych. W powiecie nowosądeckim wydano z kolei 5125 praw jazdy (nowych 2028) w 2020 r., najwięcej mieszkańcom gmin: Krynica-Zdrój i Stary Sącz. Dla porównania w 2019 było ich 6777 (nowych 2814).

• 255

praw jazdy odebrano w 2020 r. mieszkańcom Nowego Sącza (w 2019 r. - 246). Kierowcy tracili dokument najczęściej za przekroczenie prędkości 50 km/h w obszarze zabudowanym. Mieszkańcom powiatu nowosądeckiego odbierano natomiast prawo jazdy głównie za naruszenie art. 135 Ustawy Prawo o Ruchu Drogowym, która uwzględnia m.in. kierowanie w stanie nietrzeźwości czy przekroczenie 24 punktów za naruszenie przepisów drogowych. W ten sposób dokument straciło 1058 osób (w 2019 r. - 849).

• 4408

samochodów zarejestrowano w Nowym Sączu w ubiegłym roku, w tym 1352 nowe. 63 sądeczan zażyczyło sobie do tego tablice indywidualne. Rok wcześniej zarejestrowano 4765 samochodów, w tym 1362 nowe (61 tablic indywidualnych). W powiecie nowosądeckim dane kształtują się odpowiednio - 6351 zarejestrowanych pojazdów, w tym 532 nowe i 45 tablic indywidualnych w 2020 r.; 7886 w tym 682 nowe i 40 tablic indywidualnych - w 2019 r.

• 48508

wszystkich samochodów jest zarejestrowanych w Nowym Sączu, a w powiecie nowosądeckim 106414 (dane na koniec 2020 r.). Liczba pojazdów wzrosła w mieście i sąsiednich gminach aż o 6185 w porównaniu z 2019 r.

• 41

pojazdów zabytkowych zarejestrowanych jest w Nowym Sączu, w 2020 r. wydano 17 zabytkowych tablic (w 2019 - 8). W powiecie sądeckim zarejestrowanych jest natomiast 75 takich samochodów. W ubiegłym roku wydano 28 zabytkowych tablic (20 w 2019 r.).

(KGK)

TOP MARKI

Tym jeżdżą sądeczanie

Ford Focus to najczęściej wybierany przez sądeczan model samochodu. Jeździ nim 1208 mieszkańców miasta. W powiecie nowosądeckim na pierwszym miejscu jest Volkswagen Golf. 3469 aut tej marki jeździ po sądeckich drogach. Czym jeszcze jeżdżą mieszkańcy miasta i powiatu?

Nowy Sącz:

1. Ford Focus - 1208
2. Volkswagen Golf - 1049
3. Toyota Yaris - 735
4. Volkswagen Passat - 691
5. Audi A4 - 623
6. Skoda Octavia - 597
7. Ford Mondeo - 575
8. Opel Astra - 563
9. Volkswagen Polo - 563
10. Ford Fiesta - 532

Powiat nowosądecki:

1. Volkswagen Golf - 3469
2. Audi A4 - 2836
3. Volkswagen Passat - 2600
4. Ford Focus - 1762
5. Audi A3 - 1567
6. Volkswagen Polo - 1469
7. Opel Astra - 1429
8. Toyota Yaris - 1223
9. Skoda Fabia - 1125
10. Skoda Octavia - 1075

(KGK)

REKORD

Licznik przekreślony o prawie 400 tys. km

120 przypadków zmiany wskazań drogomierza odnotowała sądecka policja w 2020 r. Rekordzista miał przekreślony licznik w samochodzie dostawczym marki Iveco prawie o 377 tys. kilometrów. Został zatrzymany do kontroli drogowej w Tęgoborzu, 10 stycznia ubiegłego roku. Po sprawdzeniu stanu licznika okazało się, że liczba kilometrów rażąco odbiegała od tej zapisanej podczas ostatniego badania technicznego. W chwili kontroli drogomierz Iveco wskazywał zaledwie 53 tys. km, natomiast w marcu 2019 roku podczas przeglądu diagnosta odnotował blisko 430 tys. km.

Przypomnijmy, że od 1 stycznia ub.r., po nowelizacji rozporządzenia w sprawie kontroli ruchu drogowego, policjanci spisują stan licznika kontrolowanych

pojazdów, a odczytane wskazania drogomierza są przysyłane do Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców. Za przestępstwa zmiany wskazań drogomierza lub ingerencji w prawidłowość jego pomiaru grozi kara pozbawienia wolności od trzech miesięcy do pięciu lat. Należy pamiętać, że takiej samej karze podlega zarówno osoba, która cofa licznik pojazdu, jak i ta, która taką korektę zleca.

Warto również wiedzieć, że jeśli jest się właścicielem, współwłaścicielem lub posiadaczem pojazdu stan licznika z ostatniego badania technicznego można sprawdzić korzystając z usługi „Mój Pojazd”. Jeśli chce się kupić używany pojazd albo potwierdzić informacje, które podaje jego właściciel, można skorzystać z usługi „Historia Pojazdu”.

OPRAC. (KGK)

A jednak kolej to przyszłość



Jerzy Widel
Z kapelusza

Międzynarodowa firma badawcza Kantar przeprowadziła badania w wielu krajach europejskich, jak się ma rynek samochodowy w czasach pandemii. W Polsce okazało się, że popyt na samochody osobowe w czasach zarazy ma się świetnie, zwłaszcza w klasach samochodów premium i SUV-ów. Po prostu społeczeństwo zamyka się nie tylko w domach, ale w żelaznych brykach. Prawdziwa izolacja. W tym samym czasie przecież znacznie zmniejszyła się frekwencja w środkach komunikacji publicznej. Też w pociągach, co zrozumiałe. Ale przecież pandemia trwać nie będzie wiecznie. I co dalej?

Chyba zwariowałem, bo wciąż Cwierzę w kolej. Utwierdza mnie w tym wiadomość z Nowagu. Właśnie wyjechały z tej firmy hybrydowe Impulsy dla kolei zachodniopomorskiej. O ciężkiej lokomotywie Dragon już nie wspominam. Mając głowę odwróconą ku przeszłości, myślę z czułością o kolei, która zbudowała Nowy Sącz i Sądeczynę. Dobre czasy dla niej wróć, bo kiedy nasze ubogie społeczeństwo wreszcie nasyci się brykami, zaczniesz myśleć, że to nie jest szczyt marzeń i prestiżu. Że równie dobrze można korzystać z komunikacji publicznej a nawet rowerów, mimo że - sorry taki mamy klimat, jak mówiła klasyczka.

Ina koniec... Kiedy wybudowano w Nowym Sączu w latach 1908 - 1910 dworzec kolejowy dosyć odległy od centrum miasta, zgłoszono pomysł, by wybudować linię tramwajową do Placu 3 Maja. Pomysł upadł z braku pieniędzy. Czy w Sączu kiedyś będziemy jeździć tramwajami z Nowagu?

W Polsce okazało się, że popyt na samochody osobowe w czasach zarazy ma się świetnie, zwłaszcza w klasach samochodów premium i SUV-ów



Rozmowa z PAWŁEM STARCZEWSKIM, kierownikiem działu samochodów używanych firmy Wikar

Nigdzie w Polsce nie ma takiego wyboru

» Rozmawia Wojciech Molendowicz

– Co kupić – nowe czy używane auto?

– Chłodna ekonomiczna kalkulacja podpowiada, że używane, ale serce kierowcy rwie się do nowego samochodu. Za kupnem nowego auta przemawia proste uzasadnienie: jesteśmy jego pierwszym użytkownikiem, znamy eksploatację i użytkowanie naszego auta od pierwszego kilometra, słowem wiemy o nim wszystko.

– Jednak większość kierowców decyduje się na zakup samochodu używanego.

– I o tym przesądza przede wszystkim kwestie ekonomiczne. Nie każdy może sobie pozwolić na nowe auto. Nic w tym nadzwyczajnego, tak jest na całym świecie, choć pewnie w różnych krajach stosunek kupowanych nowych aut do używanych jest różny.

– Auto używane mogę kupić w zasadzie nie wychodząc z domu. Liczne strony internetowe zaproponują mi tysiące egzemplarzy różnych marek, a jeśli lubię popatrzeć osobiście, to w przydrożnych komisach oferowanych jest również mnóstwo samochodów. Czym się kierować przy wyborze?

– Przede wszystkim miejscem zakupu. Kupujemy u sprzedawcy, który budzi nasze zaufanie. Autoryzowane punkty dealerskie prowadzone są m.in. przy salonach samochodowych. Gdyby już po zakupie pojawiał się jakiś problem z autem, to nie szukamy wiatru w polu, bo sprzedawca zawsze będzie pod tym samym adresem.

– Inna wersja zakupu: znajomy znajomego sprowadza okazjnie samochody z zagranicy. Dobre rozwiązanie?

– Można i tak, ale w każdej wersji, nawet kupując samochód od najbliższego sąsiada, warto umówić się w autoryzowanym serwisie danej marki, żeby go sprawdzić. Kosztuje to relatywnie niewiele – bo kilkaset złotych – szczególnie w stosunku do kosztów, jakie będziemy musieli ponieść przy ewentualnej awarii. Zasada jest jedna – weryfikujemy stan samochodu nawet jeśli kupujemy od kolegi. Czasami zdarzają się usterki charakterystyczne dla danego modelu i rocznika, na które serwisanci zwrócą naszą uwagę.

– A na co zwrócić uwagę? Przeciętny kupujący bez doświadczenia w branży kieruje się podstawowymi parametrami: przebieg, wypadkowość czyli skanowanie czujnikiem lakieru i zerknięcie na silnik, gdzie tzw. gołym okiem nawet fachowiec może nie zauważyć problemu.

– Przede wszystkim zwracamy uwagę na serwisowanie samochodu.



Paweł Starczewski

I nawet jeśli oglądamy samochód z większymi przebiegami, ale z udokumentowanymi serwisami i naprawami, to nie obawiamy się takich aut. Duży przebieg i pełna historia serwisowania prowadzonego według wskazań producenta są gwarancją, że taki samochód będzie nam służył bardzo długo.

– A co to jest duży przebieg? Czy istnieje granica po której powinniśmy przestać się interesować autem?

– Dzisiaj klienci twierdzą, że jeżeli samochód przekracza magiczną barierę 200 tysięcy km, to zaczyna się bardziej dokładanie do niego niż jeżdżenie. Jednak, jeśli eksploatacja i serwisowanie przebiegały według zaleceń producenta, to nie obawiałbym się samochodu z takim przebiegiem. Obecnie auta dobrze prowadzone spokojnie wytrzymują drugie 200 tys. km.

– Jest takie magiczne słowo „okazja”. Wielu poszukujących używanego samochodu boi się jednak tego słowa, bo jeśli coś ma okazjnie niską cenę, to automatycznie staje się podejrzan.

– Jest nawet na to przysłowie: co tanie to drogie. Prawdziwie okazjine sytuacje trafiają się niezwykle rzadko, głównie z powodów losowych, kiedy sprzedający ma nóż na gardle

i pilnie potrzebuje pieniędzy. Takie okazje są najczęściej wyłapywane przez najbliższe otoczenie – rodzinę, znajomych – i bardzo rzadko trafiają na rynek. Natomiast samochody wystawione w przydrożnych komisach w okazjnych cenach tak naprawdę nie są żadnymi okazjami, tylko „okazjami”, które trzeba szczególnie dokładnie sprawdzić.

– Ktoś jednak kupuje takie samochody. Na moim codziennym odcinku drogi do domu wyrosło w ostatnim czasie kilka nowych komisów samochodowych.

– Taka specyfika naszego regionu. Dzwonią do nas ludzie z całej Polski mówiąc, że właśnie tu na południu kraju jest szczególny wybór aut, m.in. wystawianych w komisach. Ktoś zaradny zauważył, że na używanych samochodach można zarobić, więc otwierają się komisje. Nie przypadkiem mówi się o sądeczanach, że są przedsiębiorczy, nawet jeśli sprzedają raz na jakiś czas dwa auta, na których zarobi po tysiąc złotych.

– Ale zgodzi się Pan, że w segmencie aut używanych jest ogromna nadpodaż. Kolejki kupujących nie widać, a oferowanych do sprzedaży aut jest po horyzont.

– Wszystko zależy od oferowanych samochodów. Jeśli mamy do czynienia z autem kupionym w krajowym

salonie, od pierwszego właściciela, bezwypadkowym z udokumentowaną historią serwisowania, to na takie samochody zawsze się znajdzie dużo chętnych. Dla przykładu – Wikar skutecznie realizuje akcję „Wielka przesiadka”. Polega ona na tym, że klient zostawia w rozliczeniu samochód i wyjeżdża nowym. Pozornie nic w tym systemie odkrywczego, ale nabywca nowego auta otrzymuje solidny rabat, z kolei klienci zainteresowani autami używanymi, mają do wyboru samochody od pierwszego krajowego właściciela z pełną dokumentacją eksploatacji, co jest na rynku bardzo cenione. A do tego otrzymują od autoryzowanego dealera rabat i roczną gwarancję na używany samochód.

– Samar opublikował dane z 2020 r., z których wynika, że średni wiek sprowadzanych do Polski samochodu, to niemal 12 lat. Więcej niż w latach ubiegłych. Starzeją się nasze auta? Złośliwi mówią, że Niemcy wypychają do Polski auta, które u nich nie nadają się już do eksploatacji.

– Liczna jest grupa osób, które nie mogą sobie pozwolić na zakup relatywnie nowego np. trzyletniego auta. Tanie samochody – za kilka tysięcy złotych – są ciągle popularne. Z tym się wiąże oczywiście wiek samochodu. Dotyczy to głównie młodych kierowców, których zaraz po zrobieniu prawa jazdy rzadko stać na stosunkowo nowy samochód. To najmłodsi użytkownicy nakręcają popyt na najtańsze i najstarsze samochody za kilka tysięcy złotych.

– Wśród młodych ludzi spragnionych motoryzacyjnych wrażeń szczególnym uznaniem cieszy się marka samochodu na literę B.

– Niekoniecznie. Może kiedyś tak było, ale dzisiaj posiadanie używanego auta marki B wiąże się z dużymi wydatkami, szczególnie w eksploatacji egzemplarza mającego powyżej 10 lat i niewiadomy przebieg. Młodzi ludzie zmądrzeli i często pytają o używane samochody z nieco niższej półki, ale za to młodsze i pewniejsze, którymi będzie można jeszcze kilka lat pojeździć.

– Do niedawna w okolicach Nowego Sącza dominujący był trend...

– ...wiem, który polegał na tym, że honorowo było mieć samochód wyłącznie z marek na litery A i B.

– No i jeszcze absolutnym wyznacznikiem mody było posiadanie

volkswagena golfa, choćby z przebiegiem 400 tysięcy, byle na alusach.

– Ale proszę zwrócić uwagę, że to się zmieniło i obecnie pod strzechy trafia wiele innych marek, które kiedyś nie cieszyły specjalnym poważaniem. To dobry trend, choć są jeszcze miejscowości w okolicach Limanowej, gdzie obowiązuje zasada – „może być i pół miliona na liczniku, byle audica ze skórzaną tapicerką”. Dzisiaj klient woli kupić młodszego np. fiata, niż mocno wyeksploatowany samochód marki premium.

– Kiedyś sprowadzany samochód koniecznie musiał być z Niemiec. Obecnie najlepszą opinię zdają się mieć auta sprowadzone ze Szwajcarii.

– W dalszym ciągu obowiązujące kierunki importu aut to Niemcy, Francja i Włochy. Szwajcaria? Na pewno samochody z tego kraju są droższe, głównie dlatego, że są zazwyczaj w wersjach o dużo bogatszym wyposażeniu niż na innych rynkach europejskich. Szwajcarzy kupują auta w salonach, są one regularnie serwisowane, zadbane, dobrze wyposażone i o niedużych przebiegach. Nie jest jednak tajemnicą, że duża część aut trafiających do nas ze Szwajcarii była uszkodzona i zreperowana w polskich warsztatach.

– Kopanie liczników. Kiedyś prawdziwa plaga na naszych drogach, odeszła do historii dlatego, że policja posiada narzędzia, by sprawdzić przebieg każdego samochodu zatrzymanego do kontroli?

– To już nawet nie chodzi o policyjne kontrole. Ustawianie fikcyjnych przebiegów skończyło się z racji dostępu do historii serwisowych przeprowadzonych w autoryzowanych stacjach. Każdy samochód jeżdżący po Europie trafiając na przeglądy do dealerskich serwisów, zapisuje niejako historię swojego przebiegu. Kiedy takie auto trafi do Polski, a my będziemy chcieli je sprawdzić u fachowca, to doradca serwisowy znając numer nadwozia odtworzy nam historię tego konkretnego egzemplarza. Tam jest wszystko – co było w tym aucie robione, kiedy, przy jakim przebiegu i u jakiego dealera. Policja posiadając narzędzia do kontroli przebiegu na drodze, stworzyła dodatkowy bat na nieuczciwych handlarzy.

REKLAMA



Nissan X-Trail / Juke / Qashqai
Zyskaj do 18 000 zł*



WIKAR Nowy Sącz ul. Węgierska 168 – Tel: 18 414 04 20

* Szczegóły w salonie Wikar i na www.nissan.wikar.pl



Już wpychają się do nas Chińczycy

»→ Rozmawia Katarzyna Gajdosz-Krzak

Rozmowa z PIOTREM LITWIŃSKIM, przewodniczącym Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego, właścicielem firmy Litwiński w Tęgoborzu

– Coraz więcej przedsiębiorców głośno mówi, że pandemia i obostrzenia z nią związane bardziej niż na naszym zdrowiu odbijają się na gospodarce. Ludzie tracą prace, wyprzedają majątki, bywa, że z dnia na dzień stają się bankrutami. Czy branża transportowa, mówiąc kolokwialnie, też jedzie już na oparach?

– Branżę transportową trzeba podzielić na dwa rodzaje transportu: przewóz rzeczy i przewóz osób. Przewóz osób z kolei też trzeba podzielić na: publiczny i turystyczny. Ten ostatni leży już na łąpkach. Publiczny jeszcze jakieś zlecenia ma, ale pojazdy nie mogą być w pełni wykorzystane. W autobusach jest 40-procentowe obłożenie, bo trzeba zachować odległości między pasażerami. Przedsiębiorcy prosili nas o pomoc. Udało się umówić dla nich spotkanie u prezydenta, aby mogli przedstawić problemy branży. I co? Wpisano ich do tej ogólnej pomocy. Ale jaka to pomoc, jeśli ktoś ma 200 autobusów w leasingu? Jeden autobus to przecież koszt 1,2 miliona złotych.

– Pan prowadzi transport międzynarodowy, związany z przewozem towarów. Ta gałąź radzi sobie chyba nieźle?

– Na transporcie międzynarodowym w 2020 roku można było nawet zarobić. I to nieźle. Tylko jak tu zarobić, kiedy kierowcy zaczęli odmawiać wyjazdów? Działamy w Małopolsce, a więc siłą rzeczy wybieramy obsługę rynku na południu Europy, m.in. Włochy, Hiszpanię. Wszyscy jednak wiemy, jaka panowała sytuacja w kwietniu ubiegłego roku w tych krajach. W telewizji pokazywali ciężarówki z trumnami. Jedni kierowcy w tym czasie uznali więc, że w kabinie samochodu ciężarowego będą mogli czuć się bezpiecznie, jak na kwarantannie, inni byli przerażeni i nie chcieli wyjeżdżać z Polski. Jeśli któryś zmienił zdanie, to za chwilę dzwonił, że jednak żona zabrania. Dziś już nikt nie pamięta, jakie kłody musieliśmy pokonywać, by kierowcy mogli wykonywać swoją pracę. W pewnym momencie wydano rozporządzenie, że wszyscy, którzy wracają z zagranicy, muszą odbyć kwarantannę. Wszyscy, a zatem również kierowcy. Ile krwi napsuliśmy sobie, walcząc o to, żeby kierowców ten nakaz nie obowiązywał. Albo sprawa maseczek. Wie pani, ile kierowcy musieli płacić we Włoszech za maseczki?



Piotr Litwiński

– Ile?

– Dzwoni kierowca i informuje, że nie wjedzie na załadunek bez maseczki. Wtedy u nas zakrywanie ust i nosa jeszcze nie obowiązywało. Na miejscu mógł kupić maseczkę za... 50 euro! Kupił, bo co miał zrobić. Zwróciliśmy się do ministra z pytaniem, skąd mamy brać maseczki. Odpowiedział, żeby mu głowy głupotami nie zawracać. Później jednak okazało się, że i dla personelu medycznego nie ma maseczek.

– O tym, z jakimi problemami musi borykać się branża transportowa, zrobiło się głośno, kiedy sześć tysięcy kierowców utknęło w gigantycznych korkach na granicy, w Wielkiej Brytanii.

– Ten dzień zapamiętam do końca życia, to jest 24 grudnia, Wigilia. Wszystkim groziło spędzenie świąt Bożego Narodzenia w kabinach. Osobiście byłem wtedy u ministra Andrzeja Adamczyka. Radzieliśmy, co zrobić, żeby pomóc tym ludziom. Wtedy to zrodził się pomysł, żeby wysłać lekarzy, by badali kierowców, bowiem tylko zdrowi mogli przekroczyć granicę z Francją. W tym miejscu naprawdę muszę podziękować ministrowi Andrzej-

jowi Adamczykowi, który w nocy z 23 na 24 grudnia wrócił do domu i od rana do drugiej po południu nie miał nawet czasu z żoną zamienić słowa. Cały czas był na telefonie z premierem, ustalając jak przeprowadzić tę akcję.

– Pana kierowcy też tam byli?

– Nie, bo jak wspominałem, to nie mój kierunek działań. Niemniej wtedy w Anglii utknęło 160 kierowców jednej z sądeckich firm. Wysłano po nich dwa 80-osobowe autokary. Tylko połowa miała możliwość powrotu na święta. Jeden autobus wracał pusty. Właścicielka firmy Batim w Starym Sączu deklarowała wówczas swoją pomoc. Była gotowa wziąć udział w tej akcji jako wolontariusz. Najsmutniejsze jest to, że kierowcy padli ofiarą politycznych rozgrywek. Francja chciała wymusić na Anglii podpisanie umowy o zasadach współpracy gospodarczej po wyjściu Wielkiej Brytanii z Unii Europejskiej.

– Jaki scenariusz dla branży transportowej rysuje się po doświadczeniach 2020 roku?

– Jeżeli nie będzie zrozumienia ze strony wójtów i burmistrzów

gmin czy prezydentów miast, to już nie będziemy największym transportem w Europie.

– Co ma Pan na myśli, mówiąc o zrozumieniu ze strony wójtów?

– Największą tragedią dla nas jest poczucie, że nikad nie mamy pomocy. A najbardziej boli, że gminy też nie interesują nasze problemy. Rada Gminy, w której prowadzę swoją działalność, w ogóle nie czuje się w obowiązku udzielenia nam jakiegokolwiek pomocy, twierdząc, że i tak płacimy niskie podatki. Proszę sobie wyobrazić sytuację, że przedsiębiorca prowadzi więcej niż jedną działalność.

– Tak jak Pan?

– Tak jak ja. Oprócz transportu międzynarodowego, krajowego również hotelarstwo. Tymczasem branża hotelarska leży już dawno na łąpkach. Zaliczyłem milionową wpadkę. Żeby ratować miejsca pracy, musiałem przerzucić pieniądze z działalności transportowej, ale to powoduje, że i ta przestaje być rentowna. Tymczasem Rada Gminy nawet nie pomyślała, żeby zwolnić mnie z podatku od nieruchomości, pomimo że

w hotelu nikogo nie ma, wszystkie wesela, imprezy, konferencje dawno odwołane. Na pomoc z tarczy też się nie łapię, bo w KRS jako główną działalność mam wpisany transport.

– Ile osób Pan zatrudnia?

– Około 180. Do tej pory nikogo nie zwolniłem. Póki co nie boję się, mam zabezpieczenie kredytowe i tymi środkami opłacam pracowników.

– To jaka przyszłość rysuje się przed polskim transportem?

– Naszą sytuację widzę naprawdę źle. Już wpychają się do nas Chińczycy ze swoimi ciężarówkami, chcą wykupywać nasze firmy transportowe.

– Dostał Pan propozycję sprzedaży firmy od Chińczyków?

– Od Chińczyków nie, ale od Białorusinów czy Ukraińców bardzo często dostaję takie propozycje. Myśmymy sobie sami stworzyli tę wschodnią konkurencję! Z konieczności zatrudnialiśmy i zatrudniamy Białorusinów czy Ukraińców, bo u nas zwyczajnie brakuje wykwalifikowanych kierowców. Od dwunastu lat prosiliśmy, aby przywrócić zlikwidowane – nie wiadomo dlaczego – szkoły zawodowe, kształcące m.in. w tym zawodzie. Odbiliśmy się od ściany. Teraz, kiedy chce się odbudować zawodówki, dla naszej branży jest już za późno. Ludzi nie da się wyprodukować. Muszą minąć pokolenia. Za ten czas Białorusini i Ukraińcy nauczyli się jeździć po Europie, poznali branżę, zbroją się w nowoczesne ciężarówki i przejmują rynek transportowy.

Najważniejsze powiem na koniec. Chcę z całą siłą podkreślić, że pielęgniarki, lekarze i kierowcy to pierwsza linia frontu w wojnie z pandemią. Nawet należałoby wyliczyć w odwrotnej kolejności. Jeżeli bowiem kierowcy nie dostarczą towarów, leków na czas, to i pielęgniarki czy lekarze nic nie zdziałają. Ktoś powiedział, że transport to krwiobieg gospodarki narodowej. Jeżeli zostanie wyłączony, wszystko stanie. Kiedyś, na jednej z konferencji poświęconej transportowi, puściłem filmik, który obrazuje, co by się stało, gdyby przez miesiąc zabrakło transportu. Nakręcili go Austriacy. Pokazują na tym filmie, jak szybko ze sklepów znikają towary. Ludzie rzucają się wręcz na sklepowe półki. Na środku ulic stają samochody, bo kierowcy nie mają gdzie za tankować. Do stacji benzynowych nikt przecież nie dostarcza paliw. Film kończy się sceną w szpitalu, gdzie nad stołem operacyjnym gaśnie światło...

Ktoś powiedział, że transport to krwiobieg gospodarki narodowej. Jeżeli zostanie wyłączony, wszystko stanie



Tarcza Finansowa PFR 2.0

Pomoc na czas

W obliczu drugiej fali pandemii koronawirusa Polski Fundusz Rozwoju realizuje program o wartości ponad 35 mld zł – Tarcza Finansowa PFR 2.0. Jest to przygotowany przez rząd premiera Mateusza Morawieckiego nowy program wsparcia polskich przedsiębiorców z 45 branż, które musiały ograniczyć działalność w związku z obostrzeniami sanitarnymi.

W ramach Tarczy 2.0 mikrofirmy mogą otrzymać do 324 tys. zł w zależności od liczby zatrudnionych i poziomu spadku przychodów, a MŚP do 3,5 mln zł na pokrycie do 70% strat.

Przyjmowanie wniosków od 15 stycznia do 28 lutego poprzez systemy bankowości elektronicznej 18 banków komercyjnych i większości spółdzielczych.

Wejdź na www.pfr.pl
i sprawdź, czy Twoja firma
może skorzystać z subwencji.



Tarcza Finansowa PFR 2.0

„Dobry Tygodnik
Sądecki”
znajdziesz na:



Zuzannie Podgórnnej
wieloletniej Przyjaciółce i Ambasadorce firmy FAKRO
oraz Jej Rodzinie

wyrazy głębokiego współczucia
z powodu śmierci

Męża

Śp. Ryszarda Podgórnego

składają

Zarząd i Pracownicy firmy FAKRO



Zuzannie Podgórnnej
i Jej Rodzinie

wyrazy głębokiego współczucia
z powodu śmierci



Męża



Śp. Ryszarda Podgórnego
wieloletniego Przyjaciela

składa

Ryszard Florek



Małopolski Ośrodek Ruchu Drogowego w Nowym Sączu

ZAPRASZA

NA PROFESJONALNE SZKOLENIA **STACJONARNIE I ON-LINE**

- kwalifikacja **wstępna, przyśpieszona i uzupełniająca** w zakresie kat. **C** lub **D**
- szkolenia okresowe na przewóz **rzeczy** lub **osób**
- szkolenia redukujące liczbę **6-ciu PUNKTÓW KARNYCH**
- kierowanie ruchem drogowym
- bezpłatne szkolenia dla nauczycieli wychowania komunikacyjnego
- dla kandydatów na egzaminatorów
- kurs reedukacyjny w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii
- kurs z zakresu **Pierwszej Pomocy Przedmedycznej**

Dział szkoleń:

18 449 08 99



ul. 29 listopada 10
Nowy Sącz 33-300

www.mord.pl

WYPRZEDAŻ FORDA 2020



RABATY DO 40 000 PLN* NA DOSTAWCZE MODELE FORDA

Już teraz wybierz swojego Forda dostępnego od ręki u Autoryzowanego Dealera Wikar.



Wikar 33-300 Nowy Sącz, ul. Węgierska 168, tel.: 18 414 0 414, www.wikar.pl

***Korzyść finansowa jest kwotą brutto wyliczoną dla Forda Transit Van 350 L4, Trend, 2.0 New EcoBlue 170 KM, RWD, M6.** Niniejsza propozycja skierowana jest do przedsiębiorców i nie stanowi oferty w rozumieniu przepisów Kodeksu cywilnego. Oferta limitowana, ograniczona w czasie, obowiązuje do wyczerpania zapasów pojazdów objętych promocją. O rabaty na inne modele zapytaj Autoryzowanego Dealera Forda.

Zużycie paliwa i emisja CO₂ określone na podstawie pomiarów w cyklu WLTP (Światowa zharmonizowana procedura badań pojazdów lekkich) dla: Forda Transit Custom Van Limited 340 L1 1.0 Plug-in Hybrid 126 KM A1, 3,1 l/100 km, 70 g/km, (WLTP średnia ważona); Forda Transit Van 350 L4 Trend 2.0 New EcoBlue 170 KM, M6, RWD: 8.4-9.5 l/100 km, 219-249 g/km; Forda Ranger Podwójna kabina Wildtrak 2.0 EcoBlue Bi-Turbo 213 KM, A10, 4x4: 8.8-9.2 l/100 km, 229-239 g/km.

Na zdjęciu Ford Ranger XL, Transit Custom Limited, Transit Limited.



Komfort, ekologia, ekonomia

»→ Rozmawia Aniela Kurowska-Koniusz

Rozmowa z KRYSTIANEM GÓRECKIM, właścicielem warsztatu w Nowym Sączu, montującego do samochodów instalacje gazowe

– Zna Pan takie określenie częste w politycznych komunikatach informujących, że „kierowca jechał na podwójnym gazie”?

– Słyszałem, ale ja zajmuję się wyposażaniem samochodów wyłącznie w LPG. Ten drugi gaz to serwuję raczej barmani, ale odpowiedzialni kierowcy nigdy nie korzystają z podwójnego gazu. Jest jeszcze drugie potoczne użycie słowa „gaz”, wszak każdy czasami lubi dodać gazu. Oczywiście „dodawanie gazu” dotyczy wszystkich pojazdów mechanicznych, nie tylko tych z zamontowaną instalacją gazową. A skoro żartujemy, dla mnie określenie „dodać gazu” to w pierwszej kolejności oznacza założyć instalację gazową.

– Funkcjonuje taka opinia, że auto na gaz jest dużo słabsze niż napędzane tradycyjnym paliwem.

– A to ciekawa opinia, bo od dawna zajmuję się montażem instalacji gazowych i nie spotkałem się z tym. Sam zresztą też jeżdżę samochodem z instalacją i nigdy nie odczuwałem różnicy. Być może są to opinie sprzed wielu lat, kiedy do powszechnego użytku wchodził skroplony gaz.

– Dlaczego zainteresował się Pan instalacjami gazowymi?

– Pierwszą zamontowałam ponad dwadzieścia lat temu, jeszcze jako student Wydziału Mechanicznego Politechniki Krakowskiej. Było to zgodne z moimi zainteresowaniami i zdobywanym wykształceniem. A tamta instalacja była bardzo prosta i współpracowała z silnikiem gaźnikowym. Była zatem zupełnie inna od obecnie instalowanych systemów.

– Co się zmieniło w branży w ciągu tych dwudziestu lat?

– Najprostsza odpowiedź brzmi: wszystko. Pierwsze instalacje gazowe były stosowane wyłącznie w samochodach z zasilaniem gaźnikowym. Były to bardzo proste systemy i mało precyzyjne. Nie było możliwości dokładnego dawkowania gazu w zależności od aktualnej pracy silnika, np. wzbogacenia mieszanki przy przyspieszeniu i odcinania gazu przy hamowaniu. Użytkowanie samochodu z taką instalacją nie było tak wygodne i ekonomiczne jak obecnie. Stąd może niesłusznie pokutująca opinia, że instalacje gazowe „przymulają” samochód.

– Jak się zmieniły te systemy przez dwie minione dekady?

– W ten sam sposób jak bardzo wiele rzeczy codziennego użytku w naszym najbliższym otoczeniu. Do motoryzacji również – a może przede wszystkim tam – wkroczyła elektronika. Dlatego dzisiejsze



Krystian Górecki

Instalacje gazowe zakładają stateczni emeryci jeżdżący niewiele małymi samochodami o skromnej mocy, jak również dobrze zarabiający przedsiębiorcy poruszający się wielkimi krążownikami szos

systemy gazowe wymagają od montażysty umiejętności nie tylko związanej z mechaniką i budową samochodu, ale także wiedzy z zaawansowanej elektroniki, która jest obecna w pojazdach. Najczęściej montowana jest instalacja sekwencyjna czwartej generacji polegająca na stosowaniu oddzielnego wtryskiwacza gazowego na każdy cylinder samochodu i niezależnym jego sterowaniu. Komputer gazowy ma możliwość komunikacji poprzez złącze diagnostyczne OBD ze sterownikiem samochodu, przez co są znane najważniejsze parametry pracy silnika. Zaawansowana elektronika pozwala tak dobrać działanie instalacji gazowej, że

kierowca nie odczuwa żadnej różnicy przy zmianie zasilania z benzynowego na gazowy. Samochód nie traci na mocy, a użytkowanie stało się bardzo proste i przyjazne. Zdarzają się nawet klienci, którzy wyraźnie odczuwają wyższą kulturę pracy silnika na paliwie gazowym.

– A jakby Pan scharakteryzował typowego klienta korzystającego z Pańskich usług?

– Obawiam się, że nie istnieje ktoś taki, jak typowy klient. Obecnie instalacje gazowe zakładają wszyscy użytkownicy samochodów benzynowych bez względu na wiek, płeć czy profesję. Mam wśród swoich klientów kierowców, którzy dopiero

zakupili swój pierwszy pojazd, wieletnietni zawodowych użytkowników oraz osoby prowadzące swój biznes z użyciem samochodu – taksówkarzy, listonoszy, kurierów. Instalacje gazowe zakładają stateczni emeryci jeżdżący niewiele małymi samochodami o skromnej mocy, jak również dobrze zarabiający przedsiębiorcy poruszający się wielkimi krążownikami szos.

– Nie mam doświadczenia i wiedzy na temat instalacji gazowych, czym się kierować przy jej wyborze?

– Mamy na rynku różnych producentów instalacji LPG. Dobrym rozwiązaniem jest wybór systemu

gazowego pochodzącego w całości od jednego i sprawdzonego producenta. Najważniejszym jednak elementem jest doświadczenie montażysty przy doborze i montażu poszczególnych podzespołów instalacji do danego samochodu. Źle dobrana i zamontowana instalacja może przysporzyć nam niepotrzebnych problemów i obniżyć przyjemność z użytkowania pojazdu.

– Pytanie zasadnicze – czy to się ciągle opłaca?

– Absolutnie tak! Użytkowanie samochodu z instalacją LPG zawsze wiązało się i wiąże z dużą oszczędnością. To, ile zostaje nam pieniędzy w portfelu, w głównej mierze zależy od przebiegu jaki robimy oraz od zużycia paliwa w samochodzie. Roczne oszczędności z racji przerobienia pojazdu na zasilanie gazowe mogą wynosić od kilku, do nawet kilkunastu tysięcy złotych. Dla przykładu podam, że jeżdżąc na paliwie gazowym w moim prywatnym samochodzie w ciągu roku oszczędzam około 7 tysięcy zł.

– Czy aspekt ekologiczny LPG ma dla Pańskich klientów znaczenie?

– Nie wszyscy o tym mówią, ale to oczywiste, że jazda na paliwie gazowym jest bardzo ekologiczna. Nowym trendem są obecnie samochody elektryczne. Nie zastanawiamy się jednak, jak bardzo zatruwamy środowisko produkując zasilające je akumulatory, które po zużyciu należy utylizować.

– Ile trwa założenie instalacji gazowej i jaki jest jej koszt?

– Zgodnie ze sztuką założenie instalacji gazowej oraz precyzyjna jej regulacja trwa przeważnie dwa dni. Koszt montażu uzależniony jest od danego samochodu i zaczyna się od dwóch tysięcy złotych.

– Co potem? Jakiego serwisowania wymaga taka instalacja?

– Aby nasza instalacja gazowa działała prawidłowo, należy ją regularnie serwisować. W ramach serwisu wymieniane są filtry gazowe, sprawdzana jest szczelność połączeń oraz komputerowa diagnostyka pracy silnika. Zaleca się, aby przeglądy LPG wykonywać co 10–15 tysięcy km lub raz w roku.

– Są kierowcy, którzy zastanawiają się czy użytkowanie samochodu z instalacją gazową jest bezpieczne?

– Instalacja gazowa zamontowana przez wykwalifikowanego warsztat i serwisowana zgodnie z instrukcją jest bezpiecznym systemem paliwowym, a często zabezpieczenia LPG przewyższają seryjnie zamontowany układ benzynowy. Zdarzają się kierowcy, którzy obawiają się, że woź w samochodzie gaz. Owszem, ale to gaz skroplony czyli w zupełnie innej postaci niż pierwsze z nim skojarzenie.



Na luzie i z większym optymizmem

»→ Rozmawia Katarzyna Gajdosz-Krzak

ROZMOWA z MARKIEM PŁAWIAKIEM, dyrektorem Małopolskiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Nowym Sączu

– Jak bardzo spadła liczba osób przystępujących do egzaminu na prawo jazdy w sądeckim MORD z powodu lockdownów w 2020 r. i innych obostrzeń związanych z pandemią?

– Mamy dokładnie 8796 mniej osób zdających w porównaniu z rokiem ubiegłym. Te dane obejmują nasz ośrodek w Nowym Sączu i filię w Nowym Targu. Jeśli chodzi o sam Nowy Sącz jest ich 5107 mniej.

– W Nowym Sączu i powiecie nowosądeckim wydano blisko 830 praw jazdy mniej niż w 2019.

– No tak, tylko żeby była jasność, my nie wydajemy praw jazdy. Trzeba też zauważyć, że z naszego ośrodka mogą korzystać ludzie z całej Polski, nie tylko z regionu sądeckiego.

– Z jakiego miasta najdalej oddalonego od Nowego Sącza potrafią być zdający?

– Mamy przypadki i to wcale nie-odosobnione z Wrocławia, Łomży, Wejherowa, Gorzowa Wielkopolskiego, a najdalej to chyba ze Szczecina.

– Co ich do tego skłania?

– To już nie do mnie pytanie. Ale pewnie jesteśmy dobrzy i nawet bez względu na odległość jest ludziom z nami po drodze. W dobie pandemii byliśmy pierwszymi w Polsce ośrodkiem, który otworzył się po marcowym lockdownie.

– Ale nie na zdających.

– Na zdających trochę później, kiedy dostaliśmy pozwolenie. Ośrodek jednak to nie tylko egzaminy na prawo jazdy. Obok tego prowadzimy kursy reedukacyjne dla osób, którym odebrano prawo jazdy, a także dla tych, którzy chcą zredukować punkty karne lub zdobyć uprawnienia do kierowania ruchem drogowym. Wprowadziliśmy jako pierwsi szkolenia on-line i w miarę możliwości gotowi jesteśmy do ich prowadzenia w formie stacjonarnej, oczywiście przy zachowaniu wszystkich obostrzeń sanitarnych.

– Czym dla MORD-u skutkuje to, że jest mniej osób zdających?

– Jesteśmy instytucją, którą nadzoruje Zarząd Województwa Małopolskiego, ale mamy osobowość prawną. Działamy na takich zasadach jak każde przedsiębiorstwo. Nie mamy prawa do żadnych dotacji ani subwencji. Co więcej, w tych kryzysowych czasach nie „łapiemy się” na żadne „tarce”. Nawet nie byliśmy zwolnieni ze składek ZUS-owskich. W sprawach



Wkrótce MORD ogłosi przetarg na zakup nowych samochodów do egzaminowania, które zastąpią wysłużone 22 Suzuki Baleno – informuje dyrektor Marek Pławiak.

finansowych możemy liczyć tylko na siebie.

– A ile osób zatrudnionych jest w sądeckim MORD?

– 35 egzaminatorów – w tym 18 na pełnych etatach, pozostali w niepełnym wymiarze – oraz 38 osób w administracji. Kiedy przyszedłem dwa lata temu na stanowisko dyrektora, zmniejszyłem liczbę pracowników administracyjnych. Ale wracając do pytania o skutki – mniej zdających to przede wszystkim mniejsze przychody.

– W ubiegłym roku było nie tylko mniej zdających, ale i mniej egzaminów w ciągu dnia można było przeprowadzić.

– W 2020 roku wszedł w życie przepis, mówiący o tym, że egzaminator może egzaminować nie częściej niż co 50 minut. Wprowadzono go, by wyjść naprzeciw zdającym, którzy nieraz, choć umówieni na konkretną godzinę, długo musieli czekać na swoją kolej, gdy wydłużał się czas egzaminów innych osób. Teraz bardzo precyzyjnie podaje się godzinę egzaminu. Zdający proszeni są, by przyjść 15 minut przed umówionym terminem. Daje się im też, jak to mówię, kwadrans studencki. To znaczy, że

mogą się spóźnić, ale nie więcej niż 15 minut. Po tym czasie termin egzaminu przepada. Ta zmiana w przepisach spowodowała, że teraz w ciągu dnia egzaminator zdoła przeegzaminować nie więcej niż osiem osób dziennie. Wcześniej było to 11, 12 osób.

– To znacznie wydłużyło termin oczekiwania na egzamin?

– Termin oczekiwania wynosi u nas średnio trzy tygodnie. Ale w obecnej sytuacji ludzie często zwalniają terminy z różnych powodów – bo ktoś zachorował albo jest na kwarantannie.

– Jaki jest poziom zdawalności w MORD i jak sądecki ośrodek wypada pod tym kątem na tle Polski?

– Muszę przyznać, że w ubiegłym roku nieznacznie, ale ten poziom się podniósł. Zdawalność egzaminów teoretycznych jest na poziomie blisko 57 procent, a praktycznych – 42 procent. Dla porównania, średnia krajowa wynosi 37 procent.

– Przygląda się Pan czasem z okna swojego gabinetu egzaminom na placu?

– Z okna mogę zobaczyć, jak zdający wracają już z jazdy po mieście. I przyznam, że wtedy najmocniej odzywa się we mnie belfer, (bo wie pani,

że ja 30 lat, zanim zostałem starostą, a później dyrektorem MORD, pracowałem w szkole. Gdy widzę zdających, którzy opuszczają samochód, wymachując rękami, jakby wbiegli na metę, to czuję wewnętrznie taką samą radość jak oni. Kiedy wychodzą ze spuszczonej głową, nieraz zbiegam na dół do nich, bo mam silną potrzebę, żeby ich pocieszyć. Pamiętam jedną starszą panią, która przysłała do mojego gabinetu i mówi, że jej córka już siódmy raz podchodzi do egzaminu i nie może zdać. Dodaje przy tym: „Na mieście mówią, że pan jest dobrym człowiekiem, że może jej pomóc...”. Formalnie nie mogę. Jedynie, co mogłem zrobić, to pouczyć, jak córka ma podejść do tego egzaminu: „Na luzie, z większym optymizmem i bez strachu przed egzaminatorem”. I ku mojemu zadowoleniu zdała. Pierwsza rozmowa zresztą, jaką przeprowadziłem z egzaminatorami, dotyczyła właśnie podejścia do zdających. Przestrzegam ich zawsze, że do każdego, bez względu na wiek, pochodzenie, mają odnosić się uprzejmie i z szacunkiem. Wymagam tego bezwzględnie. Wcześniej to różnie bywało. Od nastawienia egzaminatora wiele bowiem zależy.

– Od tego zależy też zdawalność w sądeckim MORD?

– Nie wiem, czy to akurat ma aż tak wielkie znaczenie. Wysoka czy niska zdawalność idzie raczej na konto ośrodków szkoleniowych.

– Żyłka nauczyciela odzywa się w Panu bardziej w ramach działań na rzecz Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym?

– Przyznaję, że tak. Czy słyszała pani, żeby jakiś ośrodek praktycznie

sfinansował książkę, która nie jest stricte poświęconą bezpieczeństwu w ruchu drogowym (BRD). A my to zrobiliśmy. Pomogliśmy wydać „Nowe przygody Frani” sądeckiej pisarki Jadwigi Marzec. 11-letnia bohaterka tej książki przeżywa różne przygody, ale bierze na przykład udział w lekcji wychowawczej poświęconej BRD. Zasady bezpieczeństwa należy przemycać dzieciom na różne sposoby. Im mniej nachalnie, tym – wydaje mi się – skuteczniej. Wspieramy akcje charytatywne, organizujemy konkursy i inne formy edukacyjne.

– Jakie zmiany czekają klientów MORD w bieżącym roku?

– Jestem tuż przed spotkaniem z właścicielami ośrodków szkoleniowych w regionie i mam właśnie mówić o tych zmianach. Najważniejsza to taka, że w tym roku wymieniamy tabor. Niebawem ogłosimy przetarg na nowe samochody egzaminacyjne. Chcieliśmy to zrobić już w ubiegłym roku. Zdajemy sobie jednak sprawę, że dla ośrodków szkoleniowych mogło być to trudne do przyjęcia, kiedy co rusz trafiały na kłopoty finansowe.

– Chcąc utrzymać klientów, ośrodki muszą dysponować takim modelem, jakim ich kursant będzie jeździł na egzaminie?

– Nie mają takiego obowiązku, ale tak to wygląda. Kandydaci na kierowców w większości przypadków mają przekonanie, że łatwiej będzie im zdać egzamin, kiedy będą prowadzić taki sam model, na którym się uczyli jeździć. Z przedstawicielami ośrodków konsultujemy najważniejsze sprawy i zawsze jesteśmy otwarci na współpracę.

Wprowadziliśmy jako pierwsi szkolenia on-line i w miarę możliwości gotowi jesteśmy do ich prowadzenia w formie stacjonarnej, oczywiście przy zachowaniu wszystkich obostrzeń sanitarnych

Z wizytą w sądeckich gminach

W poniedziałek 11 stycznia marszałek Witold Kozłowski odwiedził Łącko, Łabową oraz Korzenną. Spotkanie z włodarzami gmin było okazją do wizytacji i oceny realizacji inwestycji dofinansowanych ze środków unijnych. Podczas rozmów z wójtami podsumowano okres ponad dwuletniej współpracy z samorządem województwa, a także omówiono plany na najbliższą przyszłość.

– Ostatnie dwa lata, to czas intensywnych działań i realizacji licznych przedsięwzięć, które zmieniły wiele gmin nie do poznania. Z myślą o mieszkańcach, szereg zadań przeprowadzono także w Łącku, Łabowej i Korzennie. Efekty realizacji tych projektów są imponujące. Nie byłoby to jednak możliwe, gdyby nie ogromne wsparcie pochodzące ze środków unijnych. Z optymizmem patrzę w przyszłość i liczę na dalszą dobrą współpracę z lokalnymi samorządami, tak by prężnie się rozwijały, a Małopolanom żyło się coraz lepiej w ich małych ojczyznach – mówił marszałek województwa Witold Kozłowski.

Wśród inwestycji dofinansowanych z funduszy europejskich warto wymienić m.in. nową oczyszczalnię ścieków w Łącku, budowę PSZOK-a, modernizację przyszkolnego boiska czy budowę Centrum Kultury i Edukacji Muzycznej, które powstaje na terenie tejże gminy. Ponadto należy pamiętać o ekologicznych inwestycjach zrealizowanych w ostatnim czasie na terenie gminy Łabowa, związanych z termomodernizacją dwóch budynków: urzędu gminy oraz Szkoły Podstawowej im. św. Kingi w Maciejowej, a także o budowie siłowni plenerowej czy o wsparciu, które otrzymał Dom Strażaka w Łabowej. Dzięki środkom unijnym także na terenie gminy Korzenna zostaną przeprowadzone prace związane z termomodernizacją budynku Szkoły Podstawowej.

Zwieńczeniem wizytacji było wspólne spotkanie marszałka Witolda Kozłowskiego z wójtami: Łącka – Janem Dziedzina, Łabowej – Martą Słaby oraz Korzennie – Leszkiem Skowronem. W spotkaniu, które odbyło się w odnowionym kilka lat temu zabytkowym dworze w Korzennie wziął udział także wójt Podegrodzia – Stanisław Banach.



Marszałek Witold Kozłowski wraz z wójtą gminy Łabowa Martą Słaby wizytuje Dom Strażaka w Łabowej



Plac budowy Centrum Kultury i Edukacji Muzycznej w Łącku



Marszałek Witold Kozłowski wizytuje plac budowy Centrum Kultury i Edukacji Muzycznej w Łącku



Marszałek Witold Kozłowski i wójt Łącka Jan Dziedzina odwiedzają zmodernizowany Dom Katechetyczny w Łącku



Nowoczesny wóz strażacki Mercedes w Domu Strażaka w Łabowej



Spotkanie marszałka Witolda Kozłowskiego z wójtem Łącka Janem Dziedzina na placu budowy Centrum Kultury i Edukacji Muzycznej w Łącku



Zmodernizowane boisko szkolne w Łącku



Nowoczesna sala gimnastyczna w Łabowej

NAJNOWOCZEŚNIEJSZE CENTRUM NAPRAW POWYPADKOWYCH W NOWYM SĄCZU



NAPRAWY BEZGOTÓWKOWE | SAMOCHODY ZASTĘPCZE



car special

blacharstwo lakiernictwo

📍 STARY SĄCZ ul. Wyszyńskiego 21 | ☎ 665 344 888

Wyprzedaż Hyundai.

Suma korzyści
do **16 000 zł**



TUCSON

Nowy i30

i20 Nowej Generacji

WIKAR

Nowy Sącz, ul. Węgierska 168
tel. 18 414 0 413, e-mail: hyundai@wikar.pl



Prezentowane sumy korzyści dotyczą modeli: i20 Premium 1.0 T-GDI 6MT, i30 N Line 1.0 T-GDI 6MT, Tucson N Line 1.6 CRDI i Tucson N Line 1.6 CRDI 7DCT 2WD 48V o zużyciu paliwa średnio we wszystkich fazach odpowiednio: od 5,1 do 5,6 l/100 km, od 5,4 do 6,2 l/100 km i 5,4 do 5,9 i emisji CO₂ odpowiednio: od 117 do 127 g/km, od 123 do 140 g/km i od 141 do 155 g/km. Składają się na nią upusty gotówkowe oraz premia za odkup obecnego samochodu 2000 zł. Są one rekomendowanymi sumami korzyści brutto i nie wykluczają wprowadzenia promocji dealera. Promocja obowiązuje od 01.10.2020 do odwołania lub wyczerpania zapasów.



Aż koło zacznie odpadać

»→ Rozmawia Jerzy Cebula

O tym co zrobić, by nasz auto służyło nam najlepiej, rozmowa z mechanikiem ROBERTEM OGORZĄŁKIEM właścicielem Auto Serisu Ozet w Nowym Sączu

- Ile lat jest pan mechanikiem samochodowym?

- Teraz to już prawie dwadzieścia lat.

- Wszyscy mali chłopcy lubią majsterkować. Kiedy tylko dostaną coś mechanicznego, co na dodatek jeździ, od razu chcą wiedzieć, co jest w środku. A w Pana przypadku - dlaczego właśnie samochody?

- To chyba stało się dzięki ojcu, który zawsze w domu wszystko sam naprawiał - od maszyn rolniczych po samochody typu żuk, nysa, star itp. Oczywiście wcześniej była budowlanka czy stolarstwo, jak to na wsi. Ale tak naprawdę ojca zawsze ciągnęło do samochodów. Pojawił się pomysł na Francję. Stamtąd sprowadzaliśmy citroeny, peugeoty. To były auta w miarę nowe, niezbyt uszkodzone.

- A pamięta Pan pierwszy samochód, który naprawił czy może właśnie zepsuł?

- Tak naprawdę to wtedy człowiek więcej na początku psuł, by potem to naprawić. To była bardzo dobra szkoła mechaniki. Trzeba było się uczyć wszystkiego, nie tylko z książek. To także podpatrywanie starszych kolegów mechaników. A pierwszy samochód? To było Renault Clio. Wtedy to były bardzo popularne auta w Polsce. Wozilo się to z Francji, rzecz jasna rozbite. Potem klepanie, malowanie, rozbieranie, składanie. I tak naprawdę od tego to się wszystko u mnie zaczęło.

- Dlatego specjalizuje się Pan w samochodach francuskich?

- Rzeczywiście, zdecydowana większość mechaników „robi” w niemieckich pojazdach, a ja w tych znad Sekwany.

- To duża różnica w pracy?

- Pojazd jak pojazd: silnik, hamulce, itd. Tak naprawdę to kwestia



Robert Ogorzałek

przyzwyczajenia i nastawienia psychicznego. Jedna i druga marka to też samochód, tylko inaczej się nazywa. Ludzie się nauczyli, że wszystko co niemieckie jest piękne, a to nieprawda. Francuskie samochody też jeżdżą, są dobre, części do nich są bez problemów dostępne, ceny niezbyt wysokie, porównywalne do niemieckich. To tylko podejście i chęć do naprawy takiego auta.

- Pamięta Pan swoją pierwszą najtrudniejszą naprawę, nietypową?

- Właściwie to cały czas są trudne przypadki - głównie układy paliwowe, wydechowe czy filtry. To ostatnie wydaje się mało istotne dla większości kierowców. A tymczasem zwykły filtr powietrza czy kabinowy może narobić wiele kłopotów, a nawet doprowadzić do uszkodzenia silnika. Teraz te nowe AdBlue, kiedy się zepsuje, naprawa kosztuje dużo. Warto pamiętać nie tylko o filtrach.

- Ale ludzie dość niefrasobliwie podchodzą to wydawałoby się drobnych działań jak wymiana filtrów, olejów, płynów w spryskiwaczach...

- A to jest podstawa. Jeżeli będzie się dbało o te najprostsze rzeczy, to pojazd będzie nam długo służył bezawaryjnie. Niezwykle ważna jest wymiana płynów. Ostatnio preferuje się duże przebiegi na oleju silnikowym, 20 tys. a nawet 30 tys. km. To duży błąd. Z mojego doświadczenia wynika, że należy wymieniać olej co 10 tys. km. Nie warto na tym oszczędzać.

- A najbardziej nietypowa naprawa?

- Zawsze dużym problemem są uszkodzone przez kuny przewody elektryczne czy gumowe. Wtedy samochód albo nie chce w ogóle zapalić, lub gaśnie nieoczekiwanie w trakcie jazdy. Znalezienie takiego miejsca jest trudne i czasochłonne. Sama naprawa później to moment. Dużo szukania, a mała usterka. Spory problem bywa również po zamontowaniu nowych części.

Wszystko niby jest dobrze a auto nie działa jak należy. I znów szukanie co jeszcze jest nie tak.

- Który element jest dla mechanika najtrudniejszy?

- Uszkodzenie silnika. Trzeba go rozebrać, znaleźć usterkę i znów złożyć. A to są częste naprawy.

- A z czego to wynika?

- Wracamy do najprostszej sprawy, czyli braku wymiany oleju w terminie. Czyli niezadbanie o auto, zgodnie z wymogami. Jeszcze raz powiem: olej wymieniamy co 10 tys. km.

- Jak wyglądają samochody kierowane do naprawy przez kobiety i przez mężczyzn?

- Oj, chyba zaskoczę wszystkich. Samochody kobiet nie należą do najbardziej zadbanych.

- Niemożliwe!

- A jednak. Kiedy przyjeżdża mężczyzna, samochód jest w miarę zadbane, panowie pilnują, żeby wszystko

grało. A kobieta? Nasze panie jeżdżą do bólu, do końca. Panie trafiają do nas, kiedy już „koło odpada”. Pleć piękna uważa, że dopóki auto jeździ to jest wszystko jest ok. Chociaż mam też kilka klientek, że jak tylko coś słychać nietypowego podczas jazdy, od razu się u mnie zjawiają. Ale są i takie, że przyjadą, kiedy już jest naprawdę źle. Była kiedyś pani, która z uśmiechem stwierdziła, że coś jest zgrzyta, kiedy hamuje. Ja patrzę, a tam w ogóle nie ma klocków hamulcowych, a tarcze są do połowy zjeżdżone. To jest bardzo, bardzo niebezpieczne. A pani przyjechała tylko dlatego do mnie, co potem powiedziała, że chciała auto sprawdzić przed sprzedażą. Gdyby nie te dźwięki, jeździłaby dalej, a w środku... fotelik dla dziecka. Uff! Gorąco się robi w takich przypadkach.

- Współczesna mechanika jest trudna?

- Dzisiaj bez komputera nie ma co nawet podchodzić do samochodu. Oczywiście ważna jest wiedza, umiejętności, ale bywa, że trzeba się konsultować z kolegami, bo elektronika sprawia wiele problemów.

- Obecnie mówi się, że dzisiaj nie ma mechaników tylko wymieniacze!

- To nie wynika z braku umiejętności. Dzisiaj łatwiej, a często i taniej, jest jakiś element wymienić niż go naprawić. Obecnie na rynku jest mnóstwo części, w tym zamienniki.

- Jeśli chodzi o systemy bezpieczeństwa, jak np. hamulce, oryginalne czy zamienniki, np. chińskie?

- Wszystko zależy od klienta, od jego portfela. Oczywiście części nieoryginalne wytrzymują krócej, ale dużo klientów chce tańsze. Oczywiście wszystkie mają homologacje, ale jakościowo odbiegają od oryginałów, od europejskich norm.

- To co by Pan radził kierowcom, żeby w miarę bezpiecznie jeździć?

- Po prostu dbać o auto, pilnować terminów wymiany płynów, przeglądów w warsztatach. Auto trzeba podnieść do góry, zobaczyć co się dzieje z układem jezdnym, hamulcowym, czy gdzieś nie kapie, nie ma luzów, czy auto nie zjada korozja, itd. Na tym nie warto oszczędzać.

REKLAMA



TRWA REKRUTACJA
na studia drugiego stopnia **magisterskie**
w Instytucie Technicznym PWSZ w Nowym Sączu
od 11 stycznia do 15 lutego 2021 r.



Kierunki studiów:
- INFORMATYKA
- MECHATRONIKA
- ZARZĄDZANIE I INŻYNIERIA PRODUKCJI

www.pwsz-ns.edu.pl/it

tel. 18 547 29 07



Hyundai Wikar - najszersza gama zelektryfikowanych układów napędowych na rynku

Hyundai to marka posiadająca najszerszą gamę zelektryfikowanych układów napędowych na rynku. W ofercie znajdują się samochody z napędem klasycznej hybrydy, miękkiej hybrydy, hybrydy typu Plug-in, samochody elektryczne oraz z wodorowymi ogniwami paliwowymi.

Hyundai Tucson Nowej Generacji jest jednym z ciekawszych modeli w swoim segmencie. Jest on dostępny w trzech rodzajach hybrydowych układów napędowych, wyposażonych w najnowocześniejsze, inteligentne technologie. Pierwszy z nich to miękka hybryda z instalacją 48V w trzech odsłonach benzynowego 1.6 T-GDI o mocy 150 i 180 KM oraz turbodiesla 1.6/136 KM. W każdym przypadku napęd na koła przenosi automatyczna dwusprzęgłowa przekładnia 7DCT. Drugą opcją jest

Tucson wyposażony w napęd klasycznej hybrydy o mocy 44,2 kW polimerowy akumulator litowo-jonowy o pojemności 1,49 kWh, benzynową jednostkę 1.6 T-GDI 230 KM z nową 6-biegową sekwencyjną skrzynią biegów, co w przeciwieństwie do obecnie stosowanych bezstopniowych skrzyń CVT, umożliwia wyższy komfort i dynamikę jazdy. Taki Tucson w zależności od wybranego napędu – na przednie koła lub 4x4 – rozpędza się od 0 do 100 km/h w czasie od 8 do 8,3 sekundy. Trzecim wariantem, który pojawi się w sprzedaży wiosną 2021 roku jest hybryda Hyundai Tucson typu Plug-in. Samochód będzie miał silnik benzynowy 1.6 T-GDI Smartstream oraz elektryczny o mocy 91 KM, natomiast układ hybrydowy będzie generował sumarycznie 265 KM, a akumulatory o pojemności 13,8 kWh w

trybie czysto elektrycznym umożliwią pokonanie dystansu 50 km. Dzięki nowoczesnej stylistyce i najnowocześniejszej gamie układów napędowych, nowy Tucson zostanie jednym z kluczowych produktów Hyundai w Europie.

Następnym wartym uwagi modelem jest Hyundai Kona Electric – przestrzeny, zwinnie SUV z całkowicie elektrycznym napędem o zasięgu 484 km z silnikiem o mocy 204 KM i baterii o pojemności 64 kWh. Dodatkowo jest on wyposażony w system rekuperacji, który ładuje akumulator wykorzystując energię odzyskiwaną podczas zwalniania. Dzięki swojej przestrzenności w połączeniu z elektrycznym silnikiem, sprawia, że prowadzenie pojazdu jest wyjątkowo komfortowe. Hyundai Kona dostępny jest również w wersji hybrydowej. W tej wersji silnik

spalinowy oraz silnik elektryczny współpracują ze sobą, aby zapewnić przyjemność z jazdy, obniżyć zużycie paliwa oraz poziom emisji szkodliwych substancji.

Kolejną nowością jest Hyundai Santa Fe, który debiutuje w nowej odsłonie nie tylko pod względem wyglądu zewnętrznego, ale przede wszystkim oferuje szereg ulepszeń oraz nowe układy napędowe – klasycznej hybrydy i hybrydowy typu Plug-in. Wersja z napędem klasycznej hybrydy wyposażona jest w silnik 1.6 T-GDI Smartstream, oraz silnik elektryczny o mocy 44,2 kW, który czerpie energię z akumulatora litowo-polimerowego 1,49 kWh. Wersja ta jest dostępna z napędem na przód lub na cztery koła. Wersja z hybrydowym napędem typu Plug-in posiada napęd na cztery koła. Wyposażona jest ona w silnik 1.6 T-GDI

Smartstream i silnik elektryczny o mocy 66,9 kW, który czerpie jego energię z akumulatora litowo-polimerowego 13,8 kWh - łączna moc układu wynosi 265 KM. Hyundai Santa Fe Plug-in dostępny jest w dwóch wersjach wyposażenia -Executive i Platinum. Model standardowo występuje w wariantach pięcioosobowym i siedmioosobowym. Klienci mają możliwość wyboru dziewięciu lakierów metalicznych i perłowych. Natomiast wewnątrz oferowane jest w pięciu wariantach kolorystycznych.

Zapraszamy do naszego salonu Hyundai Wikar przy ulicy Węgierskiej 168 w Nowym Sączu na jazdy testowe najnowocześniejszymi jednostkami hybrydowymi dostępnymi obecnie na rynku krajowym oraz do kontaktu pod numerem 18 414 04 13.



REKLAMA

Klikaj pełnymi garściami. Czytaj, słuchaj, oglądaj.

dtS 24.pl

TWÓJ PORTAL TERAZ W NOWEJ ODSŁONIE.



Jeździmy jak w Pekaesie

Rozmowa z GRZEGORZEM ŚWIĄTAŃSKIM, kierowcą TIR-a firmy TOMEK, jednym z ponad 4 tysięcy kierowców sądeckich firm transportowych

- Gdzie Pana zastaliśmy?

- W trasie, jak co dwa tygodnie w miesiącu. Akurat jestem za Brukselą, jadę w stronę portu w Calais.

- Co zmieniło się w życiu kierowcy wielkiej ciężarówki kursującej na trasie kontynent - Anglia w czasach Brexitu i koronawirusa?

- Koronawirus towarzyszy nam w pracy od blisko roku, więc do ograniczeń przywykliśmy, ale zasady działania w warunkach Brexitu dopiero ćwiczymy. Na szczęście w okresie świątecznym, kiedy Francja zamknęła granice dla przybywających z Wysp, akurat mieliśmy wolne. Te tysiące ciężarówek zablokowanych na dawnym lotnisku koło Rugby i to, co się działo z powodu zamknięcia granicy, oglądałem tylko w telewizji. Pierwsze tygodnie po Nowym Roku to z kolei były kursy mojego zmiennika. Moja pierwsza przeprawa do Anglii po zmianach odbyła się bardzo płynnie. Może dlatego, że korzystałem z pociągu w Eurotunelu. No więc odprawa w jedną stronę trwała dwie godziny, a wyjazd z Anglii pół godziny krócej, czyli bardzo dobry wynik.

- Skąd zatem doniesienia o gigantycznych kolejkach i bałaganie nad Kanałem La Manche?

- Być może z pierwszych dni po zmianie przepisów, na co nałożyło się jeszcze czasowe zamknięcie granicy przez Francję z powodu nowej mutacji koronawirusa. Ja mam wrażenie, że jeśli nadawca ładunku ma dobrze przygotowane dokumenty przewozowe i zapłacone cło, to wszystko odbywa się niemal bezboleśnie. Dokumenty wędrują na granicę elektronicznie, zanim dotrę tam samochodem. Kiedy dojeżdżam do szlabanu, kamera czyta moje numery rejestracyjne, a aplikacja w telefonie świeci się na zielono lub pomarańczowo - wówczas albo jedziesz dalej albo uzupełniasz dokumenty. Moja świeciła się na zielono.

- Czyli po wyjściu Anglii z Unii Europejskiej życie kierowcy TIR-a stało się prostsze?

- Prostsze na pewno nie, ale z każdym tygodniem staje się coraz czytelniejsze. Pewne procedury docierają się, choć początkowo nie było tak różowo. Moja rutynowa trasa, nazywana przez nas kółkiem, na odcinku Niemcy - Anglia zwykle zamykała się w tygodniu. Jeżdżę na tej linii



Grzegorz Świątański

od dwunastu lat, a nasze „kółko” było przewidywalne i zaplanowane niemal co do minuty. Śmiejemy się, że jeździmy jak w Pekaesie - na przystanku trzeba być co do minuty. Ale mój zmiennik Rafał, który testował na swoich kursach nowe przepisy celne, trafił na moment, że auto stało niezaladowane nawet 5-6 dni, bo nikt nie wiedział, jak wypełnić dokumenty i tzw. „kółko” trwało dwa tygodnie. Ja miałem więcej szczęścia. We wtorek rano wyjechałem z Niemiec, a w piątek byłem z powrotem na miejscu. W nieco ponad trzy dni zrobiłem cały kurs.

- Wszystko się dzieje tak bezboleśnie? Przecież w Anglii nową odmianą koronawirusa załaziło się kilkadziesiąt tysięcy ludzi każdego dnia.

- W miejscach, w które docieramy, zupełnie nie widać, żeby ktoś się tym przejmował. W strefach przemysłowych, gdzie odbywa się załadunek i rozładunek, chyba nie widziałem nikogo w maseczce. Jeśli widzą, że ja mam założoną maskę, to czasami też zakładają. Nowością ograniczającą kontakty jest robienie dokumentacji zdjęciowej przez obydwie strony - Anglik rozładowujący auto robi swoje zdjęcia,

a kierowca swoje, żeby sprawdzić czy ilość zadeklarowanego towaru się zgadza. Takie zachowanie dystansu. Pewnym utrudnieniem związanym z pandemią, a nie z nowymi unijnymi przepisami, jest konieczność zrobienia testu przy każdym wyjeździe na kontynent. Robi się go samemu w jednym z punktów na trasie do pociągu albo promu. Sam robisz sobie wymaz z ust i nosa, zakraplasz to w ampulce i za 30 minut masz wynik. Jeśli jest ok, dostajesz zaświadczenie i możesz jechać. Test jest ważny 24 godziny. Głównym problemem jest tu czas oczekiwania w kolejce po test. Czasami to trochę trwa.

- Co jeszcze zmieniło się w rutynowym życiu kierowcy w nowym, ciężkich czasach?

- Do wielu zmian już przywykliśmy. W marcu i kwietniu ubiegłego roku autostrady europejskie były niemal puste. Dziwne uczucie jazda takimi drogami. Teraz ruch jest chyba taki sam jak przed epidemią. Na truck stopach ograniczenia

wprowadzono już niemal rok temu. Wewnątrz nie wolno spożywać własnych posiłków, choć jeszcze niedawno czynny był co drugi stolik i można było się rozłożyć z obiadem. W fast foodach oczywiście wszystko tylko na wynos. W łazienkach czynny jest co drugi prysznic, a na promie z 30 fotelików dla kierowców można korzystać tylko z co drugiego. Najdziwniej jest w pociągu pod kanałem. Kiedy wszystkie auta wjadą już na platformy, wzdłuż pociągu przejeżdża autobus i zabiera kierowców. W wagonie osobowym pomiędzy fotelami stworzono teraz prawdziwy labirynt z pleksi, niemal oddzielne kabiny dla każdego. No i oczywiście obowiązują maski i dezynfekcja rąk. Z innych ograniczeń - w Niemczech formalności załadunkowe załatwia się w biurze przez specjalne okienka bez kontaktu. Ale chwilę potem w magazynach już nikt nie przestrzega ani dystansu, ani innych ograniczeń. Samo życie.

ROZMAWIAŁ (MICZ)

W Niemczech formalności załadunkowe załatwia się w biurze przez specjalne okienka bez kontaktu. Ale chwilę potem w magazynach już nikt nie przestrzega ani dystansu, ani innych ograniczeń



Liczy się podejście, a nie to, jakie mamy ograniczenia

»→ Rozmawia Katarzyna Gajdosz-Krzak

15 lat temu jechał na motocyklu ulicą Nawojowską w Nowym Sączu, gdy z podporządkowanej drogi wyjechał samochód. Zrobił manewr, aby ominąć nadjeżdżające auto, ale nieszczęśliwie wylądował na przydrożnej barierce. Ta pozbawiła go rąk. Dla 20-letniego studenta świat się zawalił. Ale on potrafił go w szybkim tempie odbudować. Rozmawiamy z BARTOSZEM OSTAŁOWSKIM, drugim wicemistrzem Polski w drifcie.

– Gdyby ktoś 15 lat temu, zaraz po wypadku, w którym straciłeś ręce, powiedział Ci, że będziesz drugim wicemistrzem Polski w drifcie, że będziesz przeprowadzał wywiady z mistrzami w dziedzinie motoryzacji, w Twoim zasięgu będą Krzysztof Holowczyc, Tomasz Kucharz czy Richard Hammond, jakbyś zareagował?

– Zaraz po wypadku? Nie uwierzylibym w ani jedno słowo. Owszem, te rzeczy były na horyzoncie moich planów, ale kiedy byłem w pełni sprawnym chłopakiem. Marzyłem wówczas, żeby profesjonalnie wejść do świata motoryzacji. Po wypadku byłem przerażony. Najważniejsze było, jak w ogóle poradzę sobie w życiu z tak poważnym uszczerbkiem na zdrowiu. Wszystkie plany, marzenia wydawały się już na zawsze utracone.

– Sądeczanie śledzili za pośrednictwem lokalnych gazet Twoją historię. Niedługo po wypadku, w szpitalu odwiedziła Cię Katarzyna Rogowiec, która tak jak Ty nie ma rąk, a uprawia narciarstwo biegowe. Wtedy nawet wróciła zwycięsko z paraliimpiady. Jak wspominasz to spotkanie?

– Do dziś pamiętam, że bardzo wyczekiwałem tego spotkania. Kiedy tracisz pełnosprawność, a wszyscy wokół mówią ci: „Będzie dobrze!”, „Dasz radę!”, masz ochotę krzyczeć: „Dobrze wam mówić, bo macie ręce i możecie wszystko!”. Rozmowa z Kasią była pierwszą, w której naprawdę czułem, że ktoś mnie rozumie. Po tym spotkaniu, zobaczyłem światelko w tunelu. Kasia przyjechała sama, swoim samochodem, była aktywną sportsmenką i na co dzień również pracowała.

– Potem poznałeś Stanisława Kmiecika z Kłeczan, artystę, który maluje stopami.

– To dzięki niemu uwierzyłem, że kiedyś znów siadę za kierownicę. Pokazał mi, jak prowadzi samochód stopami. Spotkania takie jak z Kasią czy Staszkiem były wiarygodne i rodziły nadzieję, że nie wszystko stracone. Miały w sobie charakter praktyczny – bo Staszek nie tylko nauczył mnie jeździć – ale i psychologiczny, terapeutyczny.

– W jednym z wywiadów powiedziałeś, że po wypadku nikt niczego od Ciebie



Bartosz Ostałowski

nie wymagał, że masz wszystko poddać pod nos i mogło tak zostać. Co było Twoją największą motywacją, żeby jednak wyjść z tej strefy komfortu?

– Największą motywacją była moja pasja i niepokój, który mi wówczas towarzyszył. Niepokój związany z tym, że nie chcę zdać się na to, co oferują mi inni. Po wypadku prawie rok spędziłem w szpitalach, zanim doszedłem do fizycznej sprawności. Byłem jak dziecko, które wszystkiego musi się nauczyć. Nawet chodzić. Bez rąk balans ciała jest inny. Wychodzenie po schodach było wyzwaniem. Gdy tracisz równowagę, możesz złapać się poręczy rękami, ja już tego nie mogłem zrobić. Wróciłem do domu, zobaczyłem mój motocykl w garażu i znów poczułem w sobie ten niepokój. To wtedy zacząłem myśleć o samodzielności, o powrocie do pasji, które mimo wypadku we mnie nie wygasły.

– Mówisz, że wiele zawdzięczasz takim osobom jak Katarzyna Rogowiec czy Stanisław Kmiecik. A teraz są osoby, które mówią, że wiele zawdzięczają Bartoszo- wi Ostałowskiemu?

– W mediach społecznościowych, gdzie jestem aktywny, często otrzymuję prywatne wiadomości od pełnosprawnych osób, które piszą, że zmieniłem ich życie. Czasami nawet zdarzają się sformułowania, że ich uratowałem. To często są zupełnie prozaiczne rzeczy. Na targach motoryzacyjnych podszła do mnie młoda kobieta i zaczęła opowiadać, że jest mamą dwójki dzieci w wieku przedszkolnym i że miała problem ze zdaniem egzaminu na prawo jazdy. Przez to w domu wiecznie było nerwowo, bo musiała z dziećmi albo jeździć autobusami albo prosić męża, który

nie zawsze miał możliwość ich zawieźć. W końcu, przez przypadek, w internecie trafiła na moją historię. Powiedziała mi, że wówczas zawstydzona pomyślała sobie: „Skoro gościu bez rąk nauczył się prowadzić samochód stopami, to ona z rękami nie da rady?”. Dla mnie to miłe, że to, co robię wpływa na ludzi nawet w takich aspektach. W klinice Hanger nauczyłem się, że najważniejsze jest podejście, a nie to jakie ograniczenia akurat mamy.

– Jak w ogóle udało Ci się dostać do najlepszej amerykańskiej kliniki dla osób po amputacjach? Jak ją znalazłeś?

– Przekornie, to ona znalazła mnie. Kiedy zrobiłem międzynarodową licencję wyścigową FIA i wziąłem udział w pierwszych Mistrzostwach Europy w rallycrossie, to w świecie motosportu i nie tylko szybko rozeszła się informacja, że pojawił się kierowca, który nie ma rąk i startuje, zdobywając w dodatku całkiem niezły wynik. Na ponad trzydziestu zawodników byłem wówczas chyba 15. Efektem tych artykułów i doniesień medialnych był kontakt ze mną ze strony profesorów z tej kliniki. Byli pod wrażeniem, że w takim krótkim czasie od wypadku (to był 2011 rok) doszedłem do takiego poziomu sprawności i startuję w profesjonalnych (bo paraolimpijskich nawet nie ma w tym sporcie) zawodach, kiedy oni mają problem z przekonaniem swoich pacjentów w ogóle do tego, żeby spróbowali się za kierownicę. Ich pacjenci twierdzili, że jeśli ktoś urodził się bez rąk, to ma inne odczucia, inną sprawność i tylko takie osoby mogą jeździć. Ja miałem ich przekonać, że jednak się da.

– Z tego co mówisz, to zamiast oni Tobie, Ty pomogłeś im.

– To była właściwie umowa barterowa. Ja miałem pomóc im, oni mnie. Ze wstępnych rozmów wynikało bowiem, że może i dobrze radzę sobie za kółkiem, ale w życiu prywatnym nie wszystko mam jeszcze ogarnięte, żeby być w stu procentach samodzielnym. Warunkiem, żeby móc podjąć leczenie w tej klinice, było, że sam muszę tam dotrzeć. To był dla mnie najbardziej stresujący moment od wypadku. Do tej pory, jeśli gdziekolwiek wyjeżdżałem, nawet niedaleko poza Nowy Sącz, ktoś zawsze był ze mną.

– A tu musisz lecieć sam i to na drugi koniec świata.

– I to z kilkoma przesiadkami. Sama podróż trwała 16 godzin. Wyobrażalem sobie, ile rzeczy może mnie spotkać. Przed wyjazdem ćwiczyłem wiele sytuacji, które mogą się wydarzyć. Czułem, że jeśli nie zaryzykuję, jakoś mojego życia się nie zmieni. W Hanger poznałem zupełnie odmienne podejście do niepełnosprawności. Przyznam, że będąc tam, zupełnie zapomniałem, że nie mam rąk. Wróciłem zmotywowany i zmobilizowany, żeby w stu procentach wrócić do tego, co kocham.

– Dzisiaj jesteś: „Jedynym na świecie profesjonalnym kierowcą sportowym, który prowadzi... stopą. Posiada międzynarodową licencję wyścigową FIA i z sukcesami rywalizuje na równych zasadach ze sprawnymi kierowcami w Driftingowych Mistrzostwach Polski oraz ligach europejskich”.

– Tak, to stało się hasłem reklamowym naszych działań i właściwie naszego brandu.

– Naszego?

– Kiedy pojawiły się międzynarodowe sukcesy, pojawiły się też pierwsze propozycje współpracy, pierwsi sponsorzy, którzy dostrzegli potencjał moich działań. Chcąc jednak rozwijać swój samochód od strony technicznej, wiem, że jestem na pozycji niszowej. Mówiąc brutalnie, żadnej firmie nie opłaca się angażować tyle czasu na projekty, próby, testy, po to, by sprzedać produkt tylko jednej osobie i już na tym nie zarabiać. Stwierdziłem więc, że nadszedł moment na założenie firmy, stworzenie własnego zespołu, który się tym zajmie i będzie też jeździł ze mną na zawody. Dlatego mówię „naszego”.

– Wtedy też zrodził się pomysł na vlog „Pasja na krawędzi”?

– Przyznam, że miałem dość pobłażliwe nastawienie do social mediów. Nie czułem tego. Byłem sfokusowany na technicznych rozwiązaniach, treningu. Teraz wiem, że od razu trzeba było zakładać konta na FB, Twitterze czy innych portalach społecznościowych. Dziś zawodnicy są wręcz oceniani przez pryzmat zasięgów, popularności, tego, jak kreują swój wizerunek. Na szczęście nie przespałem tego momentu i spełniłem swoje kolejne marzenie o stworzeniu programu, w którym będę mógł testować samochody, ale jednocześnie robić to w ciekawy sposób. Wartością dodaną „Pasji na krawędzi” są wywiady z inspirującymi ludźmi, nie tylko z pasjonatami motoryzacji.

– Vlog na tyle się spodobał, że udało Ci się z nim dostać do Discovery+. Sprzedałeś program?

– Nie sprzedałem programu. Pierwsze sezony nadal są dostępne na YouTube. Z Discovery+ realizujemy kolejny sezon, który można oglądać tylko na Playerze. Jestem dumny, że mój undergroundowy projekt urósł do rozmiarów dorosłego, telewizyjnego programu. Rozmawiałem już między innymi z restauratorem Mateuszem Gesslerem, modelką Martą Gajewską czy Radkiem Majdanem.

– Byłbyś dziś w tym miejscu, w którym jesteś, gdyby nie wypadek?

– To trudne pytanie. Czasem nawet sobie je zadaje. Na pewno moje życie związane byłoby z motoryzacją. Pewnie bardziej skupiałbym się na technicznych elementach, bardziej angażował w serwis. Może wtedy nie byłoby takich projektów, jak „Pasja na krawędzi”. Ale na pewno startowałbym w zawodach. Z kolegami śmiejemy się, że skoro w ubiegłym roku zostałem wicemistrzem Polski w drifcie, nie mając rąk, to mając je, ścigałbym się, w jednej trzymając jeszcze hamburgera (śmiech).

5 lutego w piątek wieczorem zaczyna się Wolna Sobota



A w tym numerze m.in.:

Pamiętacie legendę o Wandzie, co Niemca nie chciała? To teraz opowiemy Wam o Lucynie, co Niemca pokochała. On ewangelik, ona teolog katolicki, czyli prosta recepta na udane małżeństwo. Przy okazji opowiemy o ewangelikach w Nowym Sączu.

Korespondencja naszego reportera z USA. Zatrzymana przez cenzurę (wewnętrzną) 25 lat czekała na swoją premierę. O tym, dlaczego kiedyś Coca-Cola atakowała umysł, a teraz atakuje... pupę.

Absolutnie elektryzujący wywiad z kierowcą I sekretarza Komitetu Wojewódzkiego PZPR w Nowym Sączu. Ludzie mówili do szefa „Pierwszy”. Wywiad w najbliższym otoczeniu wysokiego funkcjonariusza partii? Pachnie robotą CIA!

Ciapała, Olesiak, Habela, Szymański, czyli właśnie mija 70 lat od szalonego ślizgu sądeckiej czwórki bobslejowej w Cortina d’Ampezzo. Na olimpiadę w Dolomity pojechali... na pace ciężarówki.

O tym, jak Andrzej Bednarek dostał w wolną sobotę wymarzone M-3 przy ul. Traugutta w Nowym Sączu. Krótco będzie. Bardzo krótco.

Równie nieobszernie, acz treściwie, przeanalizujemy najtrudniejsze do wymówienia nazwisko w Nowym Sączu. Już możesz rozgrzewać swoje narządy artykulacyjne. Lekko nie będzie.

**Świętuj Wolną Sobotę z najlepszym magazynem na południe od linii Wisły.
DTS - zaskoczmy Cię na każdej stronie!**

Dbasz o swój samochód i lubisz kiedy lśni swoim metalicznym lakierem, za który dealer zwykle dolicza coś do ceny? Trudno dziś sobie wyobrazić szybką i częstą pielęgnację samochodu bez łatwego dostępu do myjni.

Od ponad 15 lat coraz większą popularność w naszym kraju zyskują myjnie bezdotykowe, które w szybki i łatwy sposób umożliwiają kierowcom umycie ich pojazdów. Równie ważny jest fakt, że taka usługa jest znacznie tańsza od tradycyjnych myjni ręcznych. To sprawia, że z każdym rokiem rośnie liczba osób korzystających z myjni samoobsługowych. W odpowiedzi na zapotrzebowanie rynku, pojawia się także coraz więcej tego typu obiektów, już nie tylko w miastach, ale także w małych miejscowościach. Dla użytkowników to dobra wiadomość, ponieważ mają większy wybór oraz nie muszą stać w długich kolejkach, szczególnie w momencie wzmożonego ruchu, jak dni przedświąteczne czy weekendy.

Jednak z perspektywy właścicieli myjni sprawa wygląda zgoła inaczej. Pojawienie się w najbliższej okolicy konkurencyjnego obiektu, wiąże się ze zmniejszeniem przychodów, a co za tym idzie, także spadkiem rentowności. Żeby ten negatywny trend zatrzymać, właściwym krokiem jest zwiększenie oferty swojego punktu. Obecnie większość myjni, oprócz samych stanowisk myjących, oferuje klientom wyłącznie odkurzacz samoobsługowy. To za mało, ponieważ klienci z każdym rokiem oczekują większej gamy usług, słowem – rosną ich wymagania.

Odpowiedzią na to są samoobsługowe automaty, które stanowią doskonałe uzupełnienie oferty myjni bezdotykowych. Na setkach obiektów w całej Polsce



pojawili się już urządzenia sygnowane logo automatydomyjnia.pl. Są to między innymi dystrybutory płynu do spryskiwaczy, automaty do oprysku felg, nabłyszczania opon i elementów plastikowych, odkurzacze do prania tapicerki metodą tak zwanej

suchej piany, suszarki samochodowe, automaty do pompowania kół, czy dystrybutory zapachów.

Wszystkie wymienione urządzenia, urozmaicając ofertę myjni bezdotykowych oraz pozwalają zwiększyć obroty. Automaty są

wykonane z wysokiej jakości stali nierdzewnej, charakteryzują się bezawaryjnością, nowoczesnym designem oraz prostotą obsługi. Więcej informacji na stronie:

www.automatydomyjnia.pl

REKLAMA



LITWIŃSKI
AKREDYTOWANY
OŚRODEK SZKOLENIOWY

KURSY PRAWA JAZDY

KAT. A, B, BE, C, CE, D



📍 33-312 Tęgoborze ul. Św. Krzysztofa 5 ☎ 18 444 9 400

@ szkolenia@litwinski.pl

🌐 www.szkolenia.litwinski.pl



Zimny łokieć, muzyka, uśmiech i jazda

»→ Katarzyna Gajdosz-Krzak



Zdzisław Wójs i jego Skoda 105L



Rafał Wójs z dziećmi i... dziadkową Skodą 105L

ZDJĘCIA: ARCH. R. WÓJSA

Rok 1983. ZDZISŁAW WÓJS dostaje informację z Polmozbytu, że Fiat 125p, na którego czeka w kolejce od kilku lat, jest poza ich zasięgiem. Talon na samochód może jednak zrealizować, nabywając dostępną „tylko teraz” Skodę 105L. Bierze bez zastanowienia. Samochód do dziś jeździ po sądeckich drogach.

W tamtych czasach mało kto zastanawiał się, czy samochód, który kupuje z talonu, jest w pełni taki, o jaki się starał. Ludzie kupowali nowe auta nawet z ubytkami, niedokładnie w takiej specyfikacji, o jaką występowali. Mój dziadek czekał na swój przydział kilka lat. Kiedy więc otrzymał propozycję skody zamiast fiata, przyjął bez mrugnięcia okiem i to z wielkim zadowoleniem – opowiada sędzianin Rafał Wójs, wnuk wspomnianego Zdzisława.

Ze skodą dziadka był związany od urodzenia.

– I to dosłownie – podkreśla.

Skoda 105L trafiła do pana Zdzisława w marcu 1983 roku. Rafał przyjechał na świat w maju. Ze szpitala do domu przyjechał nie czym innym, jak nowym samochodem dziadka.

– Bo rodzice nie mieli wtedy własnego samochodu. Można powiedzieć, że to auto też już na mnie czekało i przeczuwało, że połączy nas silna więź – śmieje się Rafał.

Kiedy dziadek przyjeżdżał w odwiedzinach do wnuka, ten pierwsze kroki (jak już nauczył się chodzić) kierował do samochodu, by chociaż przez chwilę móc z bliska popatrzeć na skodę, dotknąć, posiedzieć za kierownicą, robiąc „brrrruuum”.

– Mogłem tak stać godzinami, wpatrując się w ustawione koła, oglądając auto z każdej strony, a gdy dziadek proponował przejażdżkę na kolanach i możliwość kierowania, był to szczyt

szczęścia – śmieje się Rafał. – Podobnie miałem, oglądając jego prawo jazdy. Prosiłem dziadka, by pokazywał mi ten dokument i oglądałem podbite pieczętki pod wszystkimi kategoriami, które tylko były możliwe do zrobienia. Rozpierała mnie duma do tego stopnia, że nawet na rodzinnych imprezach mówiłem przy wszystkich: „Dziadek pokaż wujkowi, ile masz tych pieczętek i czym umiesz jeździć”. Członkowie rodziny z nieukrywanym rozbawieniem odpowiadali tylko: „Wiemy, wiemy”.

Dziadek Zdzisek był zawodowym kierowcą – pracował w PKS-ie. Rafał nieraz ze swoim tatą siedział na zajezdni autobusowej przy ulicy Wyspiańskiego, by chociaż zza płotu podziwiać autobusy, którymi jeździł dziadek.

– Czasami spotykaliśmy tam dziadka, który zabierał mnie do środka, pozwalał siadać za kierownicą, przyciskać multum guzików, w tym te najlepsze – otwierające i zamykające drzwi. To było ekstra. Był też mikrofon, do którego można było mówić. Do dziś, na myśl o tym, czuję radość. Miałem wtedy 4–5 lat – mówi Rafał.

Wspomina Jelcza PR 110 – najnowszy model, którym jeździł dziadek. Otrzymał go pod koniec lat 80., na kilka lat przed emeryturą. To był właśnie ten autobus z drzwiami otwieranymi automatycznie.

– Dziś dla mieszkańców osiedla Millenium byłoby to nie do wyobrażenia, ale na parkingu pod swoim blokiem, gdzie teraz znalezienie wolnego

miejsca graniczy z cudem, mój dziadek stawiał swój autobus... Wzdłuż! I on tak sobie tam stał przez wiele godzin, czasem dni. A ja przez te godziny, jak tylko byłem u dziadków, niczym zaczął rowany, siedziałem przyklejony do szyby i na niego patrzyłem, rysowałem. Wyobrażenia szalała. Nawet dzisiaj bez problemu z pamięci odwzorowałbym jego profil wraz z tym emblematem „PR110” – opowiada.

Skoda dziadka na osiedlu robiła furorę – jej kolor, błysk, czechosłowacka marka. W tamtych czasach najpopularniejsze były małe i duże fiaty bądź polonezy. Zagraniczne auta zdarzały się rzadko. Zadbana hawranka, w dodatku o nietypowym cynobrowym kolorze, przyciągała kolegów.

– O tym, że tak nazywa się ten kolor, dowiedziałem się dopiero, gdy zacząłem remontować skodę. Cynober, czyli odcień koloru czerwonego wpadający nieznacznie w pomarańczowy – wyjaśnia.

Skoda trafiła do Rafała w 2007 roku. Dziadek zwrócił się do wnuka z prośbą, by pomógł mu zezłomować wysłużony samochód.

– Kiedy dziadek powiedział mi, co ma zamiar zrobić, powiedziałem mu, że chyba zwariował. Jak to? Skodę? Stały mi przed oczami dziecięce lata spędzone w tym aucie i w garażu dziadka, podróże na stojąco na

środkowej konsoli, jej niepowtarzalny zapach i dźwięk silnika. Poprosiłem więc dziadka, że jeśli nie ma nic przeciwko, to ja się nią zaopiekuję. Zaśmiał się i próbował mnie odciągnąć od tego pomysłu, tłumacząc, że to tylko kłopot i strata pieniędzy, że to już stary grat. Ale nie mogłem pozwolić, by ta „czerwona strzała” trafiła na złom. Silnik i blacharka były wysłużone, choć i tak tragedii nie było, ale w środku – po prostu bajka, dziadek bardzo o nią dbał – opowiada.

Przez kilka lat samochód stał, nieużywany pod wiatą, aż w końcu Rafał uznał, że czas, aby znów zaczął jeździć. Remont skody zajął mu kolejne kilka lat. Samo kompletowanie oryginalnych części, które sprowadzał z Czech, trwało ponad dwa lata.

– Kiedy zabrałem się za renowację, zapisywałem w notesie każdy poniesiony wydatek. Po tym, jak przekroczyłem 10 tys. zł, przestałem. Każdy bowiem racjonalnie myślący człowiek, nawet nie zaczynałby tego remontu – postawiłby na jakiegoś bardziej inwestycyjnie opłacalnego lub wystrzałowego youngtimera. Ta skoda jednak miała i nadal ma olbrzymią wartość sentymentalną, i tego nic nie jest w stanie przełożyć na pieniądze – Rafał mówi to zdanie nostalgicznie, ale z wyraźnym poczuciem dumy.

Zrównie wielką dumą wyjechał z skodą na ulice Nowego Sącza po

raz pierwszy, po generalnym remoncie, w 2017 roku. Wtedy nadał jej imię Cynobrowy Zdzichu.

– Skąd nazwa? Wiadomo – mruga porozumiewawczo.

Cynobrowy Zdzichu od czasu do czasu zagości na zlotach starych samochodów. Rafał przyznaje jednak, że na takich imprezach bardziej woli się pojawiać jako odwiedzający niż prezentujący. Zdecydowanie woli przejażdżki ze „Zdzichem” po przepięknie poprowadzonych drogach naszych Beskidów. Podróżuje tak od wczesnej wiosny do późnej jesieni, najczęściej ze swoimi dziećmi 8-letnią Jagódką i 5-letnim Jasiem.

– Kiedy widzę, jak teraz mój syn podchodzi do tego samochodu, od razu przypomina mi się moje dzieciństwo, mój dziadek – mówi Rafał.

Jasiek bowiem tak samo jak mały Rafał ma bzika na punkcie Cynobrowego Zdzicha.

– Jak miał dwa i pół roku, wziąłem go do garażu, bo potrzebowalem coś pomajsterkować przy skodzie. Wyszliśmy rano, a w międzyczasie po paru godzinach przyszła po Jasia moja żona, żeby położyć go na drzemkę. Takiego placzu, wyrwania się, gdy go odciągała od auta, dawno nie słyszałem – wspomina Rafał. – Cały dzień, z krótką przerwą na sen, tak ze mną przesiedział. I w ogóle się nie nudził!

Rafał przyznaje, że gdy tylko czas pozwala i obowiązki nie wzywają, lubi spędzać czas ze swoim youngtimerem.

– Uwielbiam wygodnie rozsiąść się w jego szerokim i miękkim fotelu, otoczony prostą formą wykonania, poczuć ten specyficzny zapach benzynki, odkręcić korbką okno. Korbką! Rozumiesz? Zimny łokieć, muzyka, uśmiech i jazda... – 50–60 kilometrów na godzinę, przed siebie, gdziekolwiek – śmieje się. – Coś pięknego! Kiedy jestem w tym aucie, czuję, jakbym był w zupełnie innym świecie. Tego się nawet nie da opisać. Myślę, że dziadek się cieszy.

Uwielbiam wygodnie rozsiąść się w jego szerokim i miękkim fotelu, otoczony prostą formą wykonania, poczuć ten specyficzny zapach benzynki, odkręcić korbką okno. Korbką! Rozumiesz? Zimny łokieć, muzyka, uśmiech i jazda... – 50–60 kilometrów na godzinę, przed siebie, gdziekolwiek

Nissan Wikar – elektryczna rewolucja

Nie ulega wątpliwości, że era samochodów spalinowych dobiega końca. Wchodzimy w epokę pojazdów elektrycznych, które stanowią wygodną, oszczędną, a co najważniejsze, ekologiczną alternatywę tradycyjnych „spalinówek”. Ubiegły rok dla branży motoryzacyjnej był wyjątkowy pod wieloma względami. Pandemia spowodowała spadki sprzedaży, ale pobudziła też nowe trendy wśród nabywców. Coraz wyraźniejszy okazał się zwrot w kierunku pojazdów bezemisyjnych, gdzie marka Nissan jest niekwestionowanym liderem.

Czym Nissan zasłużył sobie na miano lidera? Nissan to innowacyjna koncepcja ekologicznej i nowatorskiej mobilności. Łączy wizjonerskie samochody elektryczne, usługi mobilne oraz inspirującą stylistykę, na nowo definiując pojęcie marki japońskiej zgodnie z ideą zrównoważonego rozwoju.

Flagowym modelem z ekologicznym napędem jest Nissan Leaf, który w 2020 roku po raz trzeci został okrzyknięty najlepszym elektrycznym samochodem flotowym roku według Fleet Awards Polska. Nissan Leaf już od 10 lat wyznacza trendy w klasie elektrycznych kompaktów. Dostępny jest w czterech wersjach wyposażenia i wyróżnia się nowoczesnym designem oraz zaawansowanymi technologiami. Zasięg dochodzący do 385 km, szybkie ładowanie, baterie o pojemności 40 kWh i 62 kWh, niskie koszty eksploatacji i zerowa emisja spalin sprawiają, że elektryczny Leaf to świetny wybór dla Twojej kieszeni i naszej planety w cenie już od 119 000 zł.

W najbliższej odsłonie marki pojawi się kolejna generacja modelu Qashqai, który będzie dostępny nie tylko z silnikiem benzynowym

1.3 DiG-T z technologią mild hybrid, ale także z debiutującym na europejskim rynku nowym układem napędowym e-POWER czyli nowatorskim i wielokrotnie nagradzanym hybrydowym systemem Nissana, w którym wykorzystano technologie znane z pionierskiego elektrycznego Leaf'a. Gama układów napędowych oferowanych w nowym Nissanie Qashqai obejmuje warianty 2WD i 4WD, 6-biegową manualną skrzynię biegów i nową przekładnię Xtronic CVT oraz zapewniający doskonale wrażenia z jazdy w pełni elektryczny system e-POWER.

Kolejnym nadchodzącym modelem z elektrycznej rodziny Nissana jest luksusowy SUV ARIYA z bateriami do wyboru – 63 kWh i 87 kWh. Dzięki zastosowaniu technologii e-4ORCE zapewnia cichą pracę, komfort i świetne przyspieszenie, a także lepszy balans oraz właściwości jezdne. Dodatkowo e-4ORCE to napęd na wszystkie koła wyposażony w dwa silniki elektryczne, które zapewniają natychmiastowy transfer mocy i pełną kontrolę jazdy na każdej powierzchni.

Na zakończenie warto wspomnieć, że Nissan zakończył 2020 rok jako marka numer jeden w Polsce na rynku pojazdów elektrycznych - sprzedaż bezemisyjnych modeli Nissana wzrosła aż o 120 proc. w porównaniu do 2019 roku, co pozwoliło nam powiększyć rzeszę zadowolonych klientów, którym nie jest obojętna ekologia i los naszej ziemi.

Zapraszamy do naszego salonu.
WIKAR Nowy Sącz
Węgierska 168, tel. 18 4140420



Zapraszamy do salonu Nissan w Nowym Sączu przy ulicy Węgierskiej 168 oraz do kontaktu pod numerem 18 4140420

REKLAMA



STACJA PALIW

tanie tankowanie

ON stacja czynna całą dobę
płatność gotówką i kartą płatniczą
dla przedsiębiorców ceny hurtowe

sprawdź aktualną cenę na www.mpk.nowysacz.pl

MYJNIA AUTOBUSOWA



Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne
Spółka z o.o. w Nowym Sączu
Nowy Sącz ul. Wyspiańskiego 22
telefon: 18 473 68 00





Czym jeżdżą sportowcy?

»→ Dariusz Grzyb

Rafał Dudek – kick-bokser

Pierwsze BMW E36 kupiłem w Niemczech. Pojazd sprzedał mi Turek. Z kolegą, który kupił kilkanaście samochodów, pojechaliśmy do naszych zachodnich sąsiadów. Przy okazji zakupu niejako w pakiecie dostałem swoje BMW E36. Kosztowało mnie 1000 euro. Do tego samochodu odnoszę się z sentymentem. Samochód miał otwierany dach, więc był pełny szpan (śmiech). Po dwóch latach sprzedałem samochód z zyskiem. Samochód był w dobrym stanie. Dostałem 3000 euro. Mogę powiedzieć, że był to mój pierwszy biznes, udany w dodatku. Obecnie jeżdżę subaru. To taki nasz rodzinny samochód. Powoli myślę o zmianie pojazdu, ale póki co subaru pozostaje do mojej dyspozycji.

Martyna Walter – siatkarka – pochodzi z Gorlic, od kilku lat mieszka w Austrii

W Austrii można wcześniej rozpocząć kurs prawa jazdy, a mianowicie w wieku 15,5 roku – tzw. L17. Po kursie teoretycznym zaczynają się jazdy, a następnie kursant otrzymuje tabliczki „L17” i musi przejechać z nimi (oczywiście pod okiem uprawnionej do tego osoby, np. rodzica, który spełnia wymogi) 3000 km, a po każdym przejechanym tysiącu odbywają się kolejne szkolenia. Ostatecznie prawo jazdy otrzymuje się w wieku 17 lat. Ja podjęłam się jednak tej klasycznej formy zdawania na prawo jazdy. Zapisalam się na turbo kurs teoretyczny w wieku 17 lat, od razu wykorzystalam wszystkie 8 godzin jazdy z instruktorami, po czym dokupilam tabliczki „L”, z którym moglam jeździć do woli pod nadzorem osoby uprawnionej (tak samo jak z L17). Kiedy skończyłam 18 lat, przystąpiłam do egzaminu i zdałam za pierwszym razem. Bardzo się z tego cieszyłam, ponieważ mieszkalam poza miastem i codziennie dojazdy



Martyna Walter

na treningi w godzinach wieczornych były wielkim utrudnieniem. Mogłam tym samym odciążyć mamę, która dzielnie przez prawie 5 lat wozila mnie na każdy trening. Nigdy nie zapomnę sytuacji, kiedy podczas trzeciej jazdy z instruktorem, z którym wcześniej jeszcze nie jechałam (w Austrii

jeździ się z przeróżnymi instruktorami, a nie tylko z jednym i tym samym), zapytał się mnie, czy w tym tygodniu zdaję już egzamin. Nie chciał mi uwierzyć, że to dopiero moja trzecia godzina jazdy. Jak każdy świeżo upieczony kierowca uwielbiałam jeździć samochodem i nawet po 5 latach ta zajawka nadal mi nie minęła. Uwielbiam jeździć w długie trasy, a szczególnie do rodzinnego miasta w Polsce, gdzie do pokonania mam niespełna 1000 km. Nie jestem jeszcze w stanie przejechać całej trasy sama, jednak podział wygląda mniej więcej tak: ja 85% trasy, mój towarzysz 15% (jeśli ma szczęście). Dlaczego jazda samochodem w Austrii sprawia mi taką przyjemność? Chyba każdemu spodobałaby się jazda po zaśnieżonych górskich drogach Tyrolu, a za oknami magiczne widoki. Poza tym bardzo cenię sobie możliwość poruszania się po autostradzie, która ułatwia mi błyskawiczne dostanie się na każdy trening. Cotygodniowe wyjazdy na mecze od 13 lat przyzwyczaiły mnie do długich tras. Zdarzało się już nawet, że siedziałam za kierownicą naszego klubowego transportera VW. Nie posiadam jeszcze własnego auta jednak Peugeot 208 mojej mamy dobrze mi służy. Tak samo jak Audi A3 mojego partnera, które jest moim małym marzeniem pierwszego samochodu.

Michał Bołoz – pięściarz walczący w wadze ciężkiej

Przez kilka lat pracowałem w taksówkarskiej korporacji w Nowym Sączu. Jeździłem wtedy BMW e46. To były dobre czasy. Działała prężnie Wyższa Szkoła Biznesu. Studenci bawili się, podróżowali, przemieszczali po klubach. Można było nieźle zarobić. Teraz to już nie te czasy, na taxi nie opłaca się jeździć. Na sam ZUS ciężko było zarobić, a co dopiero myśleć o odłożeniu jakiś pieniędzy. Zmuszony zostałem do przebranzowania się, ale pozostałem przy samochodach. Założyłem firmę transportową.

Pierwszy samochód? Golf 2. Miałem 17 lat, kiedy pojechałem do Irlandii. Wszystko co zarobiłem, po przyjeździe do Polski wydałem na pierwszy samochód. Nie pamiętam dokładnie ile 5, może 7 tys. zł. Obecnie jeżdżę Mercedesem w211, a samochód o którym marzę to maybach.

FOT. ARCH. M. WALTER

REKLAMA

BEZOPSŁUGOWE STACJE PALIW

OLMA OIL

NAJWYŻSZA JAKOŚĆ PALIW W NAJNIŻSZYCH CENACH

Mysłowice, ul. Obrzeżna Północna 24

(przy giełdzie samochodowej)

Nowy Sącz, ul. Dojazdowa 7

Rytro 541

TANKUJ BEZPIECZNIE

bezobsługowo

SYBKO I TANIO

Tankuj jeszcze taniej z kartą OLMA OIL

ZALETY STACJI OLMAOIL:

- szybkość tankowania
- bezpieczna płatność kartą lub gotówką w automacie
- czynne całą dobę
- niskie ceny
- najwyższa jakość paliw
- monitoring 24h

Zachęcamy do korzystania z oferty kart flotowych!

Zadzwoń 18 414 44 34 lub napisz e-mail: olmaoil@olma.com.pl

Ford podchodzi do elektromobilności bardzo poważnie

Ford podchodzi do elektromobilności bardzo poważnie. Dotyczy to zarówno samochodów osobowych jak i dostawczych. Począwszy od nowej generacji Kugi, każdy nowy model Forda dostępny jest obecnie w wersjach miękkiej hybrydy (Fiesta, Puma, Focus), hybrydy samoladującej się (Mondeo, S-Max, Galaxy), hybrydy typu plug-in (Kuga, Custom, Explorer) oraz w opcjach w pełni elektrycznych (Mustang Mach E, Transit).

Elegancki, przestronny, całkowicie nowy i zelektryfikowany Ford Kuga dostępny jest obecnie zarówno w wersji klasycznej hybrydy jak i hybrydy typu plug-in (PHEV), która łączy silnik elektryczny zasilany akumulatorem z 2,5-litrowym silnikiem benzynowym. Energia odzyskana z hamowania również zasila baterię w czasie jazdy. Przy pełnym naładowaniu Ford Kuga PHEV może przejechać do 56 km osiągając prędkość na silniku elektrycznym aż do 130 km/h korzystając wyłącznie z energii elektrycznej, a jego całkowity zasięg wynosi aż 748 km.

Kolejnym przedstawicielem Forda w kategorii SUV jest Ford Explorer. Jest to jeden z największych samochodów tego typu oferowanych na rynku europejskim. Oferuje on nowoczesny i wyjątkowy design, doskonale możliwości jazdy terenowej, zaawansowane systemy wspomagania kierowcy oraz zaawansowany hybrydowy układ napędowy Plug-in współpracujący z 3-litrowym silnikiem EcoBoost V6



z turbodoładowaniem zapewniając 457 KM mocy i ponad 800 Nm momentu obrotowego. Silnik jest wyposażony w 10-biegową automatyczną skrzynię biegów, która zapewnia satysfakcjonującą dynamikę jazdy.

Nowy Ford Transit Custom to tym razem przedstawiciel samochodów dostawczych lub typu kombi, który od zawsze słynął z wytrzymałości, niezawodności i funkcjonalności. Teraz dostarcza jeszcze więcej zaawansowanych technologii i oferuje zaawansowane napędy hybrydowe. Ford Transit Custom jest dostępny z napędem EcoBlue Hybrid – technologia Mild Hybrid, która pomaga zmniejszyć zużycie paliwa i emisję spalin. Ford Transit



Custom Plug-in Hybrid (PHEV) wykorzystuje dwa oddzielne źródła napędu. Silnik elektryczny zasilany baterią zdolny do samodzielnego napędzania auta, a także jednostka benzynowa Ford EcoBoost o pojemności 1,0 litra, ładuje baterię i znacząco zwiększa zasięg pojazdu. Nowy Ford Transit Custom oferuje paletę 2,0-litrowych silników wysokoprężnych Ford EcoBlue o mocy do 185 KM.

Przedstawicielami Forda wśród samochodów zeroemisyjnych jest w pełni elektryczny SUV Mustang Mach E oraz Ford Transit 2022.

Ford Mustang Mach E ma styl, ale zaskakuje przede wszystkim układem jezdny i mocą. Zaawansowany,

elektryczny dwusilnikowy napęd Mustanga Mach E na wszystkie koła zapewnia nowe możliwości oraz wyjątkowe wrażenia z jazdy. Silnik elektryczny na przedniej i tylnej osi zwiększa wydajność i pomaga sprostać trudniejszym warunkom jazdy. Od 0-100 KM/H w mniej niż 5 sekund, z zasięgiem do 600 km – mocny Mustang w elektrycznej odsłonie, o momencie obrotowym do 830 Nm zdecydowanie zasługuje na logo z pędzącym rumakiem.

Zapraszamy wszystkich Państwa, którym bliska jest troska o naszą planetę do salonów firmy Ford Wicar Nowy Sącz, ul. Węgierska 168, 18 414 04 14.

REKLAMA

W 2021 ROKU ZNOWU BĘDZIECIE MIELI WOLNE SOBOTY!



Z radością wracamy do pomysłu z 2005 r., kiedy w Nowym Sączu ukazywał się magazyn pod takim właśnie tytułem. Duża część obecnego zespołu DTS przygotowywała ten magazyn w ramach nowosądeckiego dodatku „Dziennika Polskiego”. Za Wolną Sobotę otrzymaliśmy wówczas Grand Front 2006 – Nagrodę Specjalną w Konkursie Izby Wydawców Prasy „za wprowadzenie na rynek magazynu o wysokich walorach merytorycznych i śmiałej grafice”.

Nowy Sącz bardzo polubił tamten dodatek ukazujący się w nakładach niewyobrażalnych dla dzisiejszej prasy lokalnej. Teraz chcemy, aby nasz nowy (stary) magazyn dotarł do jeszcze szerszego kręgu Czytelników. DTS Wolna Sobota ukazywać się będzie w wersji elektronicznej.

GDZIEKOLWIEK BĘDZIESZ, Z DTS MASZ ZAGWARANTOWANĄ WOLNĄ SOBOTĘ.



Bartek Więclawek z Łukowicy zaczął kolekcjonować zabytkowe motocykle w bardzo młodym wieku, miał zaledwie 12 lat. Dziś ma kilkanaście eksponatów i cały czas pracuje nad tym, by powiększać i udoskonalać swoją kolekcję. Wszystkie pojazdy w jego garażu łączy jeden ważny szczegół – są produkcji polskiej. Skąd taki sentyment do rodzimej motoryzacji?

Ze względu na swój młody wiek Bartek nie mógł pamiętać widoku licznych wufemek czy wusek jeżdżących po drogach. Jednak jego zdaniem, motocykle polskiej produkcji mają w sobie coś wyjątkowego. – Być może chodzi o klimat tamtych lat. Kiedy produkowano te polskie motocykle, były one prawdziwym luksusem, mimo że znacznie wyprzedzała je zagraniczna produkcja – wyjaśnia.

Mieszkaniec Łukowicy zawsze interesował się autami. Pochodzi też z rodziny, która pasję motoryzacyjną ma we krwi. Pierwsze modele samochodów powstawały z kartonów, przy współpracy z kolegami z sąsiedztwa. Nic jednak nie wskazywało na to, że Bartek zostanie kolekcjonerem zabytkowych motocykli, a później także samochodów. Dziś, w wieku 18 lat, jest posiadaczem kilkunastu egzemplarzy.

– Niektóre wiele dla mnie znaczą, tak jak np. Komar 2350 z 1976 roku, od którego wszystko się zaczęło. Dostałem go na urodziny od wujka. Wcześniej również towarzyszyła mi stara polska motoryzacja. Kiedy miałem 7 lat, tata kupił mi motorynkę, na której jeździłem dzień i noc dookoła podwórka

– wspomina Bartek. – Jednym z ciekawszych modeli jest też Ryś Wrocław Zakrzów, pierwszy powojenny motorower polski, wyprodukowany w ok. 40 tysiącach egzemplarzy. Kolejnym bardzo rzadkim skutere jest WFM Osa M50. W Warszawskiej Fabryce Motocykli wyprodukowano w 1962 roku tylko 12 tysięcy sztuk tego modelu. Dla porównania, w przypadku zwykłej wueski B3, z linii produkcyjnej zjechało ponad milion sztuk. Udało mi się też poszerzyć moją kolekcję o Rometa, wueskę czy SFM Junaka z 1960 roku.

Bez kontaktu ze swoją pasją Bartek nie wyobraża sobie codzienności. Nikogo z rodziny czy znajomych nie dziwi fakt, że spędza kilka godzin dziennie w garażu. Nie zawsze jednak spotykał się z akceptacją. Początkowo reakcją na nietypową pasję 12-letniego chłopca było niezrozumienie.

– Na początku rodzice patrzyli niechętnie na powiększającą się kolekcję. Kiedy pojawił się trzeci motor, zaczynało brakować miejsca w garażu. W końcu jednak rodzice zrozumieli, że traktuję to z zainteresowaniem poważnie i teraz mnie wspierają. Oryginalna pasja od początku budziła też mieszane uczucia w otoczeniu znajomych Bartka, i tak jest do dziś. – Reakcje są różne. Jedni się śmieją, a innym się to bardzo podoba – przyznaje.

Renowacja starych pojazdów to czasochłonna praca, ale dająca satysfakcję. Żeby samodzielnie móc odnawiać swoje zbiory, pokrywać je odpowiednimi lakierami i uzupełniać o oryginalne części, młody miłośnik polskiej myśli motoryzacyjnej musiał zdobyć bardzo rozległą

Zaczyna brakować miejsca w garażu

»→ Krystyna Pasek



Bartek Więclawek

wiedzę. Do dziś błyskawicznie pochłania wszelkie dostępne treści dotyczące jego podopiecznych z garażu. – Wiedzę zdobywałem spędzając tysiące godzin na czytaniu książek, przeszukiwaniu portali i na dyskusjach na forach internetowych – zaznacza nasz rozmówca, który przyznaje także, że na bieżąco śledzi aukcje internetowe dotyczące polskich zabytkowych pojazdów. Należy też do grupy

BeskidMoto, która zrzesza osoby o podobnych zainteresowaniach.

Od jakiegoś czasu miejsca w garażu Bartka znowu zaczyna brakować, odkąd powiększył swoje zbiory o 3 samochody z PRL-owskim rodowodem. Dwa z nich przeszły renowację, jeszcze zanim ich właściciel zdał egzamin na prawo jazdy. Odnawianie aut również sprawia mu wiele frajdy.

– Moim pierwszym samochodem była Syrena 105 z 1980

roku. W zbiorach mam też duże go Fiata 125p z 1980 roku, jeszcze na licencji, a także Fiata 126p z 1976 roku, czyli z pierwszych lat produkcji.

W przyszłości Bartek chce założyć muzeum. Lubi dzielić się swoją wiedzą i chętnie opowiada ciekawostki o każdym z posiadanych modeli. Jest też przekonany, że zwiąże przyszłość z motoryzacją. – To coś więcej niż pasja. To część mojego życia – podsumowuje.

REKLAMA

JK SZYBY
SAMOCHODOWE

OFERUJEMY

wymiana szyb samochodowych
naprawa odprysków
przyciemnianie szyb
polerowanie szyb

Ponad **25-letnie doświadczenie**
gwarancją dobrze wykonanej usługi!

📍 Nowy Sącz ul. Emilii Plater 7a

☎ +48 502 144 020 18 443 68 40

🕒 Pn. - Pt.: 8.00 - 16.00



Galeria Trzy Korony



Ponad 120 lokali handlowych



Multiplex Helios



Restauracje, kawiarnie, browar



Nowoczesna bawialnia dla dzieci



ul. Lwowska 80, Nowy Sącz



galeriatrzykorony.com.pl



GaleriaTrzyKorony





Bo ile można mieć własnych aut

» Agnieszka Małecka

Poznali się przy okazji zlotów pojazdów retro, organizowanych co roku w Miasteczku Galicyjskim w Nowym Sączu. Połączyła ich wspólna pasja – zamilowanie do retromotoryzacji. Dziś tworzą grupę 24 osób pozytywnie zakreconych na punkcie zabytkowych samochodów i motocykli. Działają jako Stowarzyszenie Miłośników Pojazdów Zabytkowych Galicya.

Początki ich działalności były spon-taniczne. Pomyśl zawiązania klubu zrodził się wśród uczestników zlotu w Miasteczku Galicyjskim.

– Poznałem wtedy mnóstwo ciekawych kolegów, tak samo jak ja zakochanych w zabytkowych pojazdach – wyjaśnia prezes stowarzyszenia Paweł Tokarz. – Rozmawialiśmy na różne tematy i padł pomysł, by stworzyć stowarzyszenie. Jakoś na jesieni 2019 roku było pierwsze nieformalne spotkanie, na którym ustalaliśmy szczegóły. Oficjalnie działamy od 31 stycznia 2020 roku. Myślałem, że będzie nas może pięć, sześć osób, a zebrało się dwadzieścia. Takie były nasze początki. Niektórzy się wykruszyli, doszły też nowe osoby. Teraz jest nas dwudziestu czterech – mówi Paweł Tokarz. Sam posiada Rovera Mini, Rovera 216 Cabrio i Peugeota 504, prywatnie jest właścicielem firmy Auto-Retro, zajmującej się odrestaurowaniem samochodów.

Wiceprezesem Stowarzyszenia Miłośników Pojazdów Zabytkowych Galicya jest natomiast Marek Janczak, inżynier, który własnoręcznie odbudował kilka zabytkowych motocykli, w tym legendarnego Sokola 600 i Drescha z 1929 roku (więcej o nim na str. 25). Sekretarzem stowarzyszenia jest Marian Niemiec. Funkcję skarbnika pełni zaś Marek Limanówka – z wykształcenia inżynier robotyki,

z zamilowania motocyklista, zakochany w podróżach na swoim dwukółowym rumaku. Pan Marek jest prawdziwym pasjonatem niemieckiej motoryzacji, posiadającym pojazdy Wartburg 353, Mercedes-Benz w-12 oraz Mercedes-Benz w-124 coupe. W zarządzie Stowarzyszenia jest także Piotr Tengowski – miłośnik starych motocykli oraz historii Nowego Sącza.

Dlaczego Stowarzyszenie ma w nazwie słowo „Galicya”?

– Galicja jest takim naszym wyznacznikiem. Nie chcemy zamykać się tylko w Nowym Sączu, ale wychodzić dalej, jesteśmy otwarci na wszystkich miłośników kochających stare samochody. Obecnie w naszych szeregach są osoby z Nowego Sącza, Starego Sącza, Grybowa i Limanowej. Nie ukrywam, że współpracujemy z podobnymi klubami w Tarnowie. Na ostatnim zlocie byli także obecni miłośnicy z Brzeska i Iwonicza. Chcemy łączyć się z różnymi ludźmi, bo Galicja historycznie była bardzo rozległą krainą – wyjaśnia Paweł Tokarz.

W „galicyjskim” gronie miłośników samochodowych klasyków przeważają mężczyźni.

– Nasze kochane, wspaniałe panie są naszą ozdobą ale także bardzo nas wspierają w naszych działaniach. Nie ukrywam, że gdy robimy jakieś wy-cieczki czy przejażdżki, to zapraszamy nasze żony i dziewczyny, a te chętnie z nami jeżdżą, ale do stowarzyszenia nie należą. No cóż, nasza pasja to samochody, a to raczej męskie zajęcie, mimo że oczywiście zdarzają się wyjątki – mówi pan Paweł.

Stowarzyszenie tworzą nie tylko osoby zawodowo związane z motoryzacją.

– Są członkowie, którzy żyją z motoryzacji, sam zaliczam się do takiego



Stowarzyszenia Miłośników Pojazdów Zabytkowych „Galicya”

grona. Mamy jednak w swoich szeregach ludzi pracujących w budownictwie, w wykończeniach wnętrz, mamy handlowców, właścicieli firm budowlanych czy montażowych. Łączy nas jednak smykałka do zabytkowych samochodów i każdy z nas we własnym zakresie coś tam sobie przy swoich autkach robi.

Paweł Tokarz tłumaczy, że z miłością do starych samochodów trzeba się urodzić.

– Jeszcze jak samochody miał mój tato, to jako dziecko już się nimi interesowałem. Bardzo wczesnie złapałem motoryzacyjnego bakcyła. Zabytkowe samochody podobały mi się zawsze, bo już ich na ulicach nie ma. Niektórzy wyrzucali je na złom. Sam pamiętam, jak stare fiaty czy syrenki płątały się po złomach i nikt na nie chciał patrzeć. W latach 90. był boom, bo spłynęły do nas z Zachodu samochody dużo lepsze technicznie. Syrenki i fiaty odeszły w niepamięć – wspomina Paweł Tokarz.

Obecnie takie samochody są na wszystkie sposoby poszukiwane i wyszukiwane, płaci się za nie krocie. – A kiedyś po prostu gnęły gdzieś w krzakach czy lądowały na złomowisku.

Najstarszy pojazd w stowarzyszeniu to motocykl wiceprezesa Marka Janczaka, model Dresch z 1929 roku, o pojemności 350 silnika litrów.

– Nasz kolega Krzysiek z Limanowej ma fiata, jest zakochany

w pojazdach włoskich. Dużo mamy samochodów z lat 60., 70. i 80. XX wieku. Dla każdego z nas jego pojazd jest prawdziwą perełką.

Miłośnicy ze Stowarzyszenia Galicya w poszukiwaniu samochodów głównie buszują w sieci i wymieniają się zdobytymi informacjami.

– Internet to dobra droga do zdobycia informacji o możliwości kupna zabytkowego samochodu. Korzystamy z różnych portali internetowych, sam kupiłem tak cztery auta.

W Austrii kupiłem dwa samochody, odsprzedałem je potem koledgom, bo ile można mieć własnych aut – śmieje się Tokarz.

W stowarzyszeniu są jednak osoby, którzy mają po 5, 6, samochodów.

– To jest po prostu choroba, nałóg – mówi pan Paweł.

W tym roku wiele planów miłośników retro motoryzacji pokrzyżowała pandemia koronawirusa. Obostrzenia i reżim sanitarny uniemożliwiły między innymi motoryzacyjne otwarcie sezonu.

– Na szczęście 20 września udało się zorganizować XII Zlot Zabytkowych Pojazdów w Miasteczku Galicyjskim. Byli praktycznie wszyscy nasi członkowie, mocno się

zaangażowali. 11 listopada zorganizowaliśmy także taki patriotyczny przejazd ulicami Nowego Sącza, z okazji Narodowego Święta Niepodległości. Było około 30 aut. Mam nadzieję, że takie przejazdy wejdą nam w krew i staną się naszą tradycją – podkreśla Paweł Tokarz.

Gdy minie pandemia koronawirusa, Stowarzyszenie Miłośników Pojazdów Zabytkowych Galicya chciałoby wraz z grupą Youngtimer Nowy Sącz zorganizować otwarcie sezonu.

– Ruszamy, jak tylko będzie możliwość spotkania się i organizacji imprez, może w kwietniu, w maju. Chcemy także zwiedzić Prywatne Muzeum Motoryzacji i Techniki w Otrębusach koło Warszawy, prowadzone przez Joannę i Zbigniewa Mikiciuków, rodziców dziennikarza motoryzacyjnego z TVN Turbo Patryka Mikiciuka.

Prezes Stowarzyszenia Galicya Paweł Tokarz zachęca do wstąpienia w ich szeregi. Aby dołączyć do grona miłośników zabytkowych pojazdów, trzeba posiadać minimum 30-letni samochód lub unikatowy, mało seryjny pojazd, którego wyprodukowano na przykład tylko kilkaset sztuk.

– Wstępna selekcja oczywiście jest, ponieważ chcemy przyjmować ludzi z fajnymi, zadbanymi autami, prawdziwymi perełkami – dodaje Paweł Tokarz.

REKLAMA

WYDAWNICTWO

Dobre

MEDIA
TOTALNE

ts dobry tygodnik
sądecki

dts24.pl

STUDIO

dts

STREFA
NAUSŁUCHU
PODCAST

Z ziemi kanadyjskiej do Polski!

Niestety, producentom pojazdów już od dawna nie zależy na tym, aby auta służyły jak najdłużej. Wręcz przeciwnie! Pojazdy projektowane są w ten sposób, żeby „w miarę” nie psuły się w czasie, kiedy objęte są gwarancją producenta, a później niestety różnie to bywa... O ile usterki mechaniczne zazwyczaj można łatwo naprawić, to naprawy blacharskie związane z korozją są kosztowne, czasochłonne i trwale ingerują w strukturę pojazdu. Benzyną dolaną do ognia jest tutaj sól, wysypywana zimą na drogi w ogromnych ilościach. Znacznie przyspiesza ona proces korozji elementów podwozia i karoserii. Obecnie praktycznie wszystkie marki aut mają problem z korozją – jedne większy, inne mniejszy, a widok zardzewiałego podwozia w 3-letnim pojeździe jest niestety normą. Na szczęście jest na to sposób! Jeżeli chcesz zabezpieczyć swoją inwestycję przed rdzą i cieszyć się z jazdy przez cały rok, nie obawiając się o pogorszenie stanu technicznego twojego auta, poznaj zabezpieczenia antykorozyjne firmy Krown!

Metoda zabezpieczeń antykorozyjnych stosowanych przez

firmę Krown Polska jest inna niż dotychczas najbardziej popularne na naszym rynku środki, takie jak różnego rodzaju woski, podkłady i farby antykorozyjne, czy czarne powłoki stosowane w latach dwudziestych – tak zwane „bitexy” czy „baranki”. Nie jest to jednak żadna nowość, jak wielu mogłoby pomyśleć. Krown działa z powodzeniem od ponad 30 lat, głównie w Kanadzie i USA, ale też w wielu krajach Europy i świata. Polskie przedstawicielstwo firmy zostało założone w 2016 roku i prężnie się rozwija. Obecnie z usług firmy można skorzystać już w pięciu autoryzowanych serwisach, które zajmują się wyłącznie zabezpieczeniami antykorozyjnymi. Mieszczą się one w Warszawie, Poznaniu, Nowym Sączu i Radomiu.

Środek Krown T40 wykorzystywany do zabezpieczeń antykorozyjnych charakteryzuje się przezroczystością, a jeśli chodzi o jego konsystencję i barwę, najlepiej porównać go do zagęszczonego oleju silnikowego. Tworzy on bezbarwną powłokę, co ma ogromne znaczenie, ponieważ nie zmienia oryginalnego wyglądu podwozia i elementów zawieszenia, dzięki czemu można nim zabezpieczać również auta objęte gwarancją producenta, nie tracąc jej. W przeciwieństwie

do tradycyjnych „smolistych” środków, które wcześniej czy później pękają, kruszą się i chłoną wilgoć jak gąbka, która uwięziona i ukryta pod czarną powłoką często przyspiesza jeszcze rozwój korozji, środki Krown wypierają wilgoć, a dzięki silnym właściwościom penetrującym docierają do wszystkich zakamarków, skutecznie hamując dalszy rozwój korozji. Za sprawą smarujących właściwości środka oprócz samej płyty podwoziowej zabezpieczane są również elementy zawieszenia, przewody hamulcowe, jak i wszystkie śruby oraz nakrętki, co zapobiega ich korodowaniu, zapiekaniu i urywaniu się podczas prac serwisowych. W rezultacie skracą to czas i koszt serwisowania pojazdu.

Kompletne zabezpieczenie antykorozyjne według tej kanadyjskiej technologii oprócz samego podwozia obejmuje również konserwację profili zamkniętych karoserii „od środka” w tym takich elementów jak progi, drzwi, błotniki, kłapa bagażnika oraz maska. Dodatkowo zabezpieczane są również newralgiczne elementy narażone na korozję w komorze silnika i kielichy amortyzatorów. Dzięki temu, że środek ma właściwości dielektryczne i nie przewodzi prądu, technicy Krown konserwują również narażone na korozję



złącza elektryczne i klemy akumulatora, co wydłuża ich żywotności oraz ogranicza awarie spowodowane korozją i spięciami w instalacji elektrycznej.

Środek Krown T40 może być aplikowany zarówno na auta nowe, wolne od korozji, jak i na te, na których rdza się już pojawiła. Dzięki zawartości inhibitorów korozji środek hamuje jej dalszy rozwój. Czas wykonywania usługi to ok. 3 godz. Po wszystkim każde auto jest ręcznie myte i gotowe do jazdy oddawane w ręce klienta. Koszt kompletnego zabezpieczenia antykorozyjnego obejmującego konserwację podwozia i

profilów zamkniętych dla auta średniej wielkości to 770zł.

Nowosądecki oddział kanadyjskiej firmy Krown mieści się na terenie Wyższej Szkoły Biznesu przy ul. Zielonej 27d. Kierownik serwisu Zygmunt zaprasza wszystkich zainteresowanych wykonaniem usługi na darmowe oględziny podwozia auta na podnośniku. Więcej szczegółowych informacji odnośnie procesu zabezpieczenia jak i relację wideo z jego przebiegu znajdziecie Państwo na stronie internetowej polskiego oddziału firmy: www.krown.pl

(RED)

Krown to kanadyjska firma z ponad 30-letnią tradycją, specjalizująca się w zabezpieczeniach antykorozyjnych pojazdów.



REKLAMA

KROWN® ZABEZPIECZENIA ANTYKOROZYJNE

Bezbarwna powłoka, zabezpieczenie podwozia i profili zamkniętych już od 670 zł



ZABEZPIECZAMY:

- samochody osobowe
- samochody ciężarowe
- maszyny rolnicze
- sprzęt budowlany

ZNIŻKA

100 zł*

* ważna do 30. 06. 2021 r. za okazaniem tego kuponu na wybrane usługi w serwisie KROWN NowySącz, ul. Zielona 27. Regulamin promocji dostępny u usługodawcy.

www.krown.pl

NOWY SĄCZ, ul. Zielona 27 (na terenie WSB)

☎ 723 818 780

✉ nowysacz@krown.pl

📱 /Krown Polska



Nie przywiązuję się do moich maszyn

»→ Rozmawia Katarzyna Gajdosz-Krzak



Marek Janczak

Rozmowa z MARKIEM JANCZAKIEM, byłym wójtem Łabowej, pasjonatem zabytkowych motocykli, konstruktorem pojazdów

Po wyborach samorządowych, kiedy przestał Pan być wójtem Łabowej, oddał się Pan bezgranicznie swojej motoryzacyjnej pasji?

– Jakiś czas zmagalem się ze zdrowotnymi problemami. Niemniej później wróciłem do pracy w zakładzie mechanicznym, który prowadzę z synem. Z czegoś w końcu trzeba żyć. Obsługujemy głównie stolarnie, tartaki, dorabiając dla nich części...

Ale ja nie o pracę pytam, a Pana pasję do starych motocykli, do konstruowania własnych pojazdów.

– Jedno z drugim się wiąże. Gdybym nie rozwinął kiedyś swojego zakładu mechanicznego, nie miałbym możliwości rekonstruowania tak pojazdów, jak mogę to robić teraz.

Głośno zrobiło się o Panu ponad pięć lat temu, kiedy zrekonstruował Pan czołg z okresu II wojny światowej, a później skonstruował Elektrynkę, czyli samochód napędzany silnikiem elektrycznym. Czym teraz może się Pan pochwalić?

– Zanim powiem, co teraz, to może warto opowiedzieć, co stało się z tymi pojazdami.

Co zatem się z nimi stało?

– Jeśli chodzi o czołg, to w pewnym momencie stał on się dla mnie bardzo problematyczny. Byłem zapraszany z nim na różne rekonstrukcje historyczne, pokazy. Zwyczajnie zaczęło mi przez to brakować czasu. Wówczas odezwał się do mnie człowiek z Sosnowca, który ma własne muzeum militarne. Ja ten czołg mu po prostu sprzedałem.

Aż mam ochotę zapytać, po ile dziś chodzą czołgi?

– (Śmiech) Odpowiem – po kosztach. Ten czołg ważył dwie i pół tony, więc trochę materiału na niego zużyłem. Sprzedając go, nie zrobiłem jednak interesu życia.

Gdybym dziś miał robić go od nowa, wyceeniłbym go na około 200 tysięcy złotych. Ale tyle to nie wziąłem.

A Elektrynka? Udało się opatentować jej silnik?

– W Polsce, żeby cokolwiek opatentować, trzeba przejść drogę przez mękę, mieć dobre układy i współpracować z jakąś uczelnią. Generalnie wygląda to tak, że uczelnia patentuje, a wynalazca i tak jest gdzieś na szarym końcu. Mój silnik był na tyle dobry, żeby poruszać samochodem, ale niestety nie mogę go produkować, bo nie przeszedł prób doświadczalnych. Nie potrafię powiedzieć, ile ten silnik będzie pracował – miesiąc, rok, a może 10 lat...

Ale Pańska Elektrynka ma się dobrze i jeździ?

– Cały czas. W ogóle to powstały trzy. Jedna jest w firmie Volpex, drugą wykorzystujemy w naszym zakładzie, trzecia niebawem trafi do jednej z restauratek w Muszynie.

Udało się te pojazdy zarejestrować?

– Zgodnie z naszym prawem, jeżeli pojazd nie przekracza 25 km/h, jest zasilany silnikiem elektrycznym, który nie ma większej mocy niż 4 kW i nie przekracza 400 kg, to nie trzeba go rejestrować i nie trzeba mieć prawa jazdy, żeby móc go prowadzić. Elektrynka na szczęście mieści się w tych parametrach. Ale gorzej już z tymi pojazdami, które nie spełniają tych wymogów. W Polsce zmieniły się przepisy i już pojazdów typu SAM nie można zarejestrować.

Co w takiej sytuacji?

– Trzeba kombinować. Na szczęście za sąsiednią granicą, na Słowacji, to nie problem.

To proszę w końcu opowiedzieć, co nowego Pan konstruuje?

– Robię kilka rzeczy naraz. Proszę zobaczyć na to zdjęcie. To motocykl, mojego własnego projektu.

Z głową kaczką na przodzie. Skąd ten pomysł?

– Wszystkie części do tego motocykla zrobiłem sam, tylko dałem gotowy silnik

citroena 2 cv. A ponieważ potocznie na ten samochód mówi się kaczką, stąd ta głowa. Rok temu skończyłem restaurację motocykla z 1929 roku. Kupiłem go w Leżajsku. To model francuski, nazywa się Dersch. Zaczęłem też robić motocykl ciężarowy motto guzzi z lat 50. Może przewozić ładunki o masie 1,5 tony i jest z wywrotką.

Ile już Pan odrestaurował zabytkowych pojazdów bądź zrobił ich repliki?

– Myślę, że 50 motocykli spokojnie bym się doliczył.

A zabytkowych samochodów?

– Zrobiłem dwie repliki zabytkowego pojazdu z lat 30. To w ogóle ciekawa historia. 20 lat temu przyjechali do mnie znajomi z Zakopanego, mówiąc, że mają problem z samochodem marki Aero 1000 – ładny kabriolet, produkcji czechosłowackiej. Miał uszkodzony silnik, więc oni chcieli zastąpić go silnikiem syrenki. Problem w tym, że gdy go włożyli, silnik pracował w odwrotnym kierunku. Miałem się tym zająć. Tymczasem skończyło się na tym, że wykonałem dwie repliki tego samochodu, a oryginał z zepsutym silnikiem trafił ostatecznie do mnie. Jeden z tych samochodów został sprzedany do Włoch i z tego, co wiem, jego właściciel, starszy pan (a rozmawiałem z nim jakieś trzy lata temu) nadal pokonuje nim niewielki dystans na trasie do morza. Ja natomiast dopiero teraz mam zamiar zabrać się za odrestaurowanie swojego kabrioletu. 20 lat temu nie było to możliwe, ale dziś już wiem, jak naprawić ten silnik.

Łatwo się Panu rozstać ze zrekonstruowanymi czy odrestaurowanymi pojazdami?

– Kiedyś mówiłem, że nigdy, żadnego nie sprzedam. Skończyło się na tym, że robię jakiś pojazd, sprzedaję i zaraz kupuję coś nowego, co mogę odrestaurować. Nie przywiązuję się do moich maszyn. Najbardziej mnie bowiem cieszy samo ich remontowanie.

dts²⁴

Wydawca: Wydawnictwo DOBRE
Sp. z o.o. 33-300 Nowy Sącz,
ul. Żywiecka 25.
ISSN 2082-209X.
www.wydawnictwodobre.pl

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

**Z-ca redaktora naczelnego
ds. tygodnika DTS:**
Jolanta Bugajska,
j.bugajska@dts24.pl

Redaguje Zespół:

Jerzy Cebula,
Monika Chrobak,
Katarzyna Gajdosz-Krzak,
Dariusz Grzyb
Iwona Kamieńska,
Agnieszka Małacka,
Kinga Nikiel-Bielak,
Natalia Nikiel,
Krystyna Pasek,
Ireneusz Pawlik,
Natalia Sekuła

Redaktor senior:
Jerzy Widel

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

Grafika i łamanie:

Piotr Płachta,
tel. 602 522 291

Druk:

Polska Press Grupa
Oddział Poligrafia Drukarnia Sosnowiec.

Czas pandemii to czas inwestycji

Miejski Ośrodek Kultury w Nowym Sączu wchodzi w nowy rok przygotowany bardzo solidnie, i chociaż patrząc z zewnątrz mogłoby się wydawać, że niewiele się w nim zmienia, to każdy kto wszedł pod koniec roku do siedziby MOK zaskoczony jest licznymi zmianami jakie na przestrzeni zaledwie pół roku zaszły na wielu płaszczyznach działania tego uznanego w okolicy bliższej i dalszej ośrodka kultury.

Po przygotowaniach do Sądeckiej Jesieni Kulturalnej, zorganizowanej w iście sprinterskim stylu bo zaledwie w ciągu 3 miesięcy, wyłącznie siłami pracowników MOK-u, przyszedł czas na smutną konstatację, że mimo ogromu pracy tak wielka impreza, na którą miało złożyć się 40 spektakli i 14 koncertów w wykonaniu plejady gwiazd, jednak się nie odbędzie. Ale nic to, jak mawiał Pan Wołodyjowski, działamy dalej. Skoro nie możemy zapraszać mieszkańców Sądeckizny na spektakle, koncerty i inne wydarzenia kulturalne, staramy się wykorzystać jak najlepiej „covidowy” czas i MOK zmienia się w jednej chwili w tętniący gwarem teren działań technicznych. Remonty, malowanie sal, adaptacja infrastruktury teletechnicznej do aktualnych wymogów, optymalizacja sieci Internet i Ethernet, dostosowanie struktury informatycznej do zasad RODO i bezpieczeństwa gromadzonych i przechowywanych danych, optymalizacja stanowisk pracowniczych pod względem ergonomii i bezpieczeństwa, a co najważniejsze wyposażenie miejsc pracy w legalne oprogramowanie, którego do niedawna próżno było szukać w całym MOK-u.

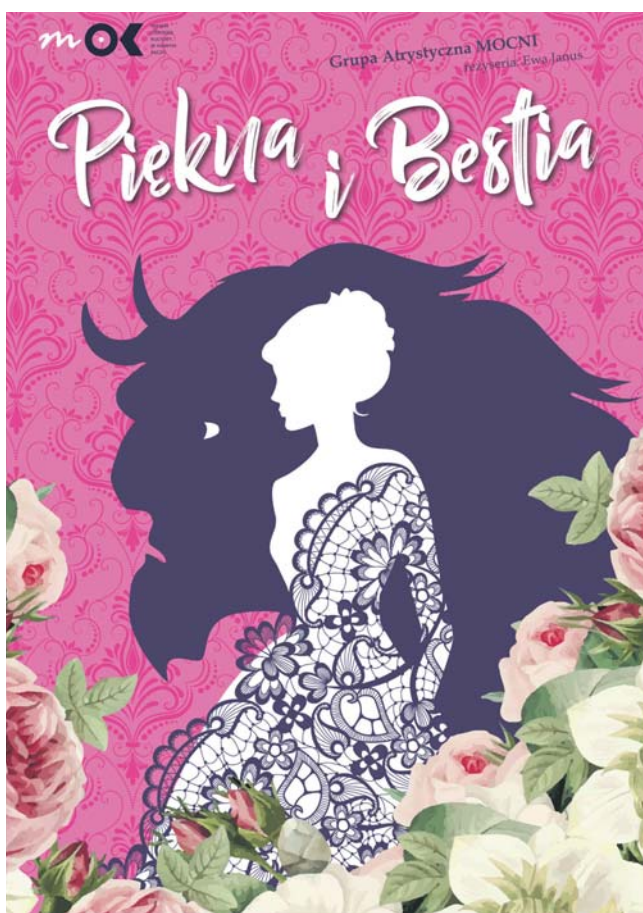
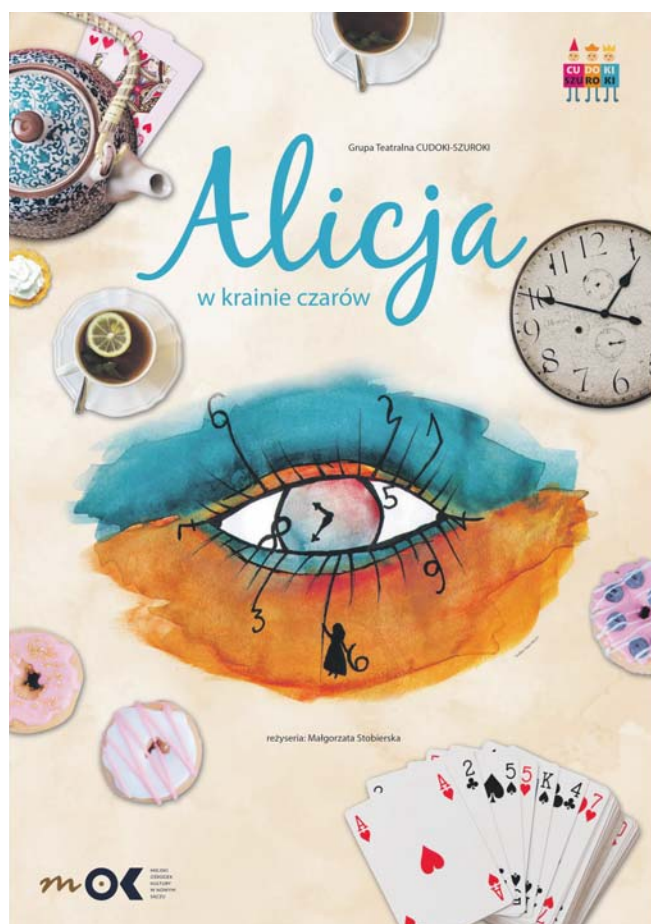
Co ważne, wszystkie, nawet bardziej skomplikowane działania remontowe, takie jak likwidacja i zabezpieczenie nieszczelności dachu przed wlewającą się do wnętrza wodą (sic!) zostały wykonane, co jest na pozór nie do uwierzenia, bez korzystania z usług firm zewnętrznych. Ta sama ekipa pracowników zmieniła system ekspozycji obrazów i wyremontowała galerię w foyer Sali Widowiskowej, a także wykonała nielatwą pracę nad przygotowaniem Sali Kameralnej i zapewnieniem jej funkcjonalności, do jakiej w zamyśle architekta była przeznaczona. Przez ponad kilkanaście lat to piękne pomieszczenie było eksploatowane na 10 procent swoich możliwości ze względu na niedokończoną i wadliwą infrastrukturę techniczną. Jej charakter sprowadzał

się do okazjonalnego miejsca spotkań i zaplecza kulinarnego dla organizowanych bankietów. Trochę pracy, pomysłów i zaangażowania oraz niewielkiego wkładu finansowego, ponieważ większość sprzętu oświetleniowego leżała w nierozpakowanych pudłach w piwnicach ośrodka, i mamy w pełni funkcjonalną, kameralną salę teatralną z kompletnym systemem nagłośnienia, oświetlenia oraz nowego punktu WiFi dla potrzeb realizacji on line.

Równolegle do działań remontowo-administracyjnych trwały działania w sferze programowej. Pomimo utrudnień zrealizowano i przygotowano kilka premier w wykonaniu Teatru Robotniczego im. Bolesława Barbackiego, działającym bez przerwy przy Miejskim Ośrodku Kultury, grupy Cudoki -Szuroki, reaktywowano Teatr Lalek TEN z przygotowaną i czekającą w blokach startowych premierą „Kota w Butach” i wykonano mnóstwo działań, aby w tym trudnym okresie, na miarę bardzo ograniczonych możliwości, nie pozbawiać ludzi kontaktu z kulturą. Inwestycje w sprzęt do nagrań i streamingu znacząco zwiększyły możliwości usługowe i funkcjonalne MOK. Dzięki temu możemy obecnie realizować koncerty on line, również jako usługi dla podmiotów zewnętrznych, dywersyfikując ryzyko rosnących kosztów działalności. Reasumując, można powiedzieć z całą odpowiedzialnością, że czas pandemii dla MOK to czas największych inwestycji organizacyjnych, strukturalnych i programowych od dobrych kilku lat. Jest tylko jedno „ale”. Nie wiemy kiedy wszyscy chętni będą mogli skorzystać z tak atrakcyjnego menu jakie dla nich przygotowaliśmy.

Na koniec jeszcze jedna niespodzianka – pomimo ogromu wydatków na usunięcie wieloletnich nieprawidłowości i aktualizację otoczenia pracy i jej warunków do wymogów prawnych, dzięki systemowi pracy i rozsądnemu gospodarowaniu środkami, a także dzięki zrozumieniu dla potrzeb kulturalnych miasta przez prezydenta Ludomira Handzla, udało się przekazać 100 000 zł dla podobnych potrzeb Nowosądeckiej Małej Galerii gdzie trwa obecnie kapitalny remont. Ale o tym w następnym odcinku. A dzisiaj MOK i Mała Galeria życzą wszystkim cierpliwości w nowym roku i optymizmu, bo wszystko kiedyś mija, więc i pandemia nie oprze się upływowi czasu.

DYREKTOR BENEDYKT JULIUSZ POLAŃSKI



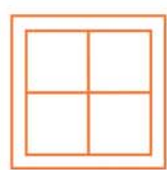
CZYTASZ SŁUCHASZ OGLĄDASZ

jedna gazeta, wiele możliwości

ts dobry tygodnik
sądecki

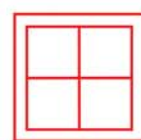
CZYTAJ,
SŁUCHAJ, OGLĄDAJ





TRADYCJA

FABRYKA OKIEN



V-STAR

TECHNOLOGY

DZIAŁ SPRZEDAŻY

tel: +48 (18) 440 00 14

tel: +48 (18) 444 05 60

e-mail: sprzedaz@tradycja.biz

www.tradycja.biz

Zgrzewanie kształtowe

Powierzchnia zgrzewów jest płaska oraz jednolita, tworzy jednolitą strukturę.

Znacznie trwalsze połączenia

Innowacyjna metoda łączenia z wykorzystaniem technologii miniwczepów pozwala uzyskać nawet 50% trwalsze połączenie.

Wspaniała estetyka połączeń, możliwa do uzyskania nawet w trudno dostępnych miejscach profili

Powierzchnia połączonych ze sobą profili nie jest rozrywana nożami czy frezami, lecz jest jednolita w pełnej ciągłości.

Parametry termiczne

Idealnie dopasowane uszczelnienie pozwala uzyskać jeszcze lepsze parametry termiczne okien.

Perfekcyjne odwzorowanie kształtu, szczególnie w profilach z zaokrąglonymi powierzchniami

Estetyczne zaokrąglenia w narożach mogą być prezentowane w pełnej krasie.

SPOSÓB POŁĄCZEŃ NAROŻY SPEŁNIAJĄCY NAJWYŻSZE OCZEKIWANIA ARCHITEKTONICZNE I DEKORACYJNE

Jeśli istniały ograniczenia produktowe dla stolarki z PVC to właśnie zostały zniwelowane. Możliwość łączenia profili w technologii V-STAR pozwala na tworzenie unikatowych produktów, zarówno pod kątem ich kształtów jak i rodzajów powierzchni.

Stolarka z PVC stworzona przy użyciu nowych standardów zapewnia absolutnie innowacyjny i niespotykany do tej pory wymiar estetyki. Naroża PVC połączone kształtowo nie odstają już estetyką od naroży wykonanych z najbardziej prestiżowych materiałów, jakimi są drewno czy aluminium. Architekci, projektanci czy dekoratorzy wnętrz mają od tej pory swobodny wybór pomiędzy materiałami!

TRADYCJA FABRYKA OKIEN, 33-300 Nowy Sącz, ul. Elektrodowa 47