

iauto

magazyn

Wydanie 5

Twingo, Tivoli, Astra, Ligier...

Chłodzenie

Safari

Na wchód

No i pięknie. W końcu są wakacje. Można odpocząć od codziennych obowiązków, emocji i sporów o wybory, politykę, zmiany prawa. Od jazgotu i wyolbrzymiania spraw błahych, od informacji o niczym. Wakacje są od tego, aby odpoczywać. Żenujący spektakt zastępujący dyskusję o „ustawie in vitro”, banialuki ekonomiczne opowiadane przez aspirujących do rządzenia, miliony wydane na niepotrzebny szpital czy zapowiedź reformy wymiaru sprawiedliwości, mediów albo też plany opodatkowania banków, hipermarketów i kierowców – wszystko to zostawcie głęboko w kącie szafy. Wakacje są od tego, aby cały ten zgiełk pominąć, nabrać dystansu i zająć się sobą oraz najbliższymi. Pojechać gdzieś daleko (albo blisko), zobaczyć, przeczytać, lub zrobić to, na co zazwyczaj brakuje czasu. A wartych odwiedzenia miejsc jest mnóstwo. Książek do przeczytania. Wystaw do obejrzenia. Koncerty, spektakle, zabytki... W czasie wakacji warto o takich rzeczach pomyśleć. A skoro już, to najważniejsze jest to, żeby dojechać tam, gdzie chcecie; bez kłopotów, bez błędzenia, bez awarii i bezpiecznie. Trzeba zadbać o samochód. Trzeba zaplanować podróż tak, aby nie była mordęgą. Nie wściekajcie się za kierownicą, gdy po autostradzie gnają szybsi, nie złościć się, kiedy trudno wyprzedzać tych wolniejszych. Planujcie podróż tak, aby nie było presji czasu. Unikajcie wariatów drogowych, nie pozwólcie, aby wakacyjna głupawka przeszkodziła w odpoczynku. Wracajcie z zapasem sił i dobrą energią. Po wakacjach czeka nie tylko praca, ale też ważne decyzje, które będą miały poważne konsekwencje. Życzymy Wam udanych wakacji.



Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



- Temat numeru*
Jedziemy na wakacje - str. 4
Wakacyjne podróże, małe i duże - str. 6
Którędy na wakacje? - str. 8
- Prezentacje*
Blask gwiazd - str. 10
208 i pół - str. 12
W głównym nurcie crossoverów - str. 16
Prawdziwy miejski - str. 18
Samochodowa przepaść - str. 22
Mazda idzie swoją drogą - str. 23
Awers i rewers - dwa oblicza marki - str. 26
Ligier JS 50 - str. 28
- Eksploatacja*
Skuteczne chłodzenie - str. 33
- Wydarzenia*
Czterej mistrzowie - str. 32
- Technologie*
Lśniące ozdoby - str. 34
- Sport*
Słodko-gorzkie safari - str. 36
Dyscyplina z historią - str. 40
Święto rajdów - str. 42
- Turystyka*
Na wschód - str. 46
- Technika jazdy*
Podstawy 4x4 - str. 49
- Relaks*
Historia kołem się toczy - str. 50
- Felieton*
Ustawy, drogi, pomysły - str. 51

Jedziemy na wakacje



TEKST I ZDJĘCIA: JERZY DYSZY

Dla wielu z nas wyjazd na wakacje równoznaczny jest z oderwaniem się od samochodu - auto zostaje na parkingu, a my wybieramy się samolotem lub rzadziej pociągiem w dalekie strony. Jeżeli wybraliście Państwo taki model letniego wypoczynku, to możecie naszych wakacyjnych materiałów nie czytać. Bowiem tutaj poruszać będziemy wszelkie możliwe aspekty wakacji, ale właśnie spędzanych z samochodem.

Często okaże się, że jest to dla naszego pojazdu jedyna poważna podróż w roku. Czy trzeba samochód do niej jakoś przygotować? Co zrobić, żeby auto nie przysporzyło nam kłopotów i żeby podróż przebiegła bezpiecznie, wygodnie oraz stosunkowo ekonomicznie?

Stan motoryzacji jest dziś tak zaawansowany, że nawet wyjazd na krańce kontynentu lub aktywna podróż ze zwiedzaniem wielu krajów, nie jest dla przeciętnego samochodu specjalnym wyzwaniem. Pod jednym wszakże warunkiem - że auto jest w dobrym stanie technicznym i nie będzie wymagać (spodziewanego lub nie) serwisu, z dala od domu i znanego nam warsztatu.

Ktoś mógłby powiedzieć, że dziś firmy samochodowe oferują różnego rodzaju usługi assistance, także działające na terenie wielu krajów, a więc nigdy nie będzie problemu z obsługą auta. W końcu własnym samochodem w głąb Afryki raczej nie pojedziemy, a jeżeli tak, to przygotowujemy się do



tego naprawę specjalnie. Jednak nie należy podchodzić do tematu aż tak bez troski. Nawet stosunkowo niegroźna awaria, ale wymagająca interwencji warsztatu (co potrwa minimum jeden dzień, a często więcej), może zrujnować wyjazd wakacyjny.

Szczególnie gdy mamy ustalony plan podróży, lub jeszcze dodatkowo na pokładzie rodzinę. Ponadto wszelkie usługi assistance dotyczą raczej pojazdów prawie nowych (na gwarancji), chyba, że zdecydowaliśmy się wykupić jakieś specjalne, dodatkowe ubezpieczenie (oczywiście nie chodzi o ubezpieczenie wypadkowe OC/AC).

A zatem - dalsze wyjazdy tylko prawie nowym samochodem? W żadnym wypadku. Taki nowy lub z małym (rzędu 50 000 km) przebiegiem samochód da nam oczywiście komfort wynikający z tego, że wystarczy przed długim wyjazdem zro-



bić jedynie „przeгляд”. Często rzeczywiście wystarczy tylko przegląd wzrokowy, uzupełnienie płynów eksploatacyjnych i sprawdzenie ciśnienia powietrza w oponach, a potem - pakowanie i w drogę. Ale nawet ten wzrokowy przegląd powinien być zrobiony według pewnego planu i przez osobę, która dobrze wie na co patrzeć. Ponadto wato zadbać, planując wyjazd na trasie kilku tysięcy kilometrów, by w jej połowie nasz nowo-



czesny samochód nie zaczął właśnie domagać się swojego rutynowego serwisu. Współczesne, zelektronizowane auta czasami czynią to dość natarczywie, co bywa denerwujące.

Nieco inaczej będziemy postępować gdy nasz wakacyjny pojazd ma już kilka - kilkanaście lat, ponad 100 000 kilometrów na liczniku, na co dzień jeździ tylko po mieście lub

stoi (to gorszy przypadek), a ostatnio serwisowany był... nie wiadomo kiedy.

Takim autem nadal możemy się poruszać po swoim mieście bez obaw, bo nawet gdy złapie nas jakaś awaria, do serwisu lub garażu dotrzemy bez kłopotu.

Jeżeli to samo stanie się tysiąc kilometrów dalej i w innym kraju, pojawią się problemy. Zatem nieco starszy pojazd wymagać będzie przed wyjazdem porządnej weryfikacji i czasami prewencyjnych napraw, niekoniecznie związanych z wakacyjną naturą naszej letniej podróży. Zresztą, gdy się dobrze zastanowić, współczesne samochody prawie nie miewają przypadłości, które ujawniają się bardziej latem niż zimą, albo bardziej na długich trasach, niż na krótkich. Ewentualne wyjątki (hamulce, koła i opony, układ chłodzenia i niekiedy układ zasilania) omówimy w kolejnych częściach naszego cyklu. ■



Wakacyjne podróże małe i duże

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC

Lato to przyptyw sił witalnych i nowa energia. To czas niezwykłych i pięknych krajobrazów, błękitnego nieba, szumu fal, upalnych dni, gorących nocy. Warto więc wyruszyć w drogę ... Niezbędny element udanej, wakacyjnej podróży? Samochód! Niezawodny, komfortowy, uniwersalny, wszechstronny, prestiżowy, sportowy. Wedle potrzeb i upodobań.



Otwarci na...

Kabriolet - moja miłość. Te samochody zasługują na takie wyznaczenie. Są wyrefinowane stylistycznie i technologicznie, szybkie i dostarczają niezwykłych emocji podczas jazdy, a co najważniejsze są idealne na romantyczną podróż we dwoje. Patrzcie i podziwiajcie - zdaje się mówić właściciel auta z otwartym dachem. Dla nabywców tego typu samochodów liczy się styl, charakter i uroda pojazdu, a także... kobieta obok. I choć kabriolet to trochę banał, trochę kicz, to także poczucie wolności, wiatr we włosach, niebo nad głową, nostalgia, emocje. Duże wrażenie robi najnow-

szy Porsche Boxster GTS a także nowe wcielenie kultowego roadstera - Mazda MX-5. W takich autach mężczyźni młodej o 30 lat, kobiety budzą pożądlive spojrzenia, a jazda we dwoje sprawia niezwykłą przyjemność. Potrzebujemy tylko pięknej drogi i wspaniałych widoków. W podróż we dwoje zabieramy ze sobą zestaw toreb i walizek podróżnych dostosowanych do marki samochodu i kształtów bagażnika. Prestiżowe marki często oferują takie zestawy podróżne specjalnie zaprojektowane do danego modelu - jest to wygodne i eleganckie rozwiązanie. Tak, kabriolety, zwłaszcza te w najdoskonalszej formie, to auta

dla koneserów motoryzacji z fantazją i zasobnym portfelem.

Męska przygoda

Wakacyjna wyprawa w męskim gronie to podróż w nieznaną z dala od uczęszczanych dróg, najlepiej samochodem terenowym. Wybieramy się tylko z gronem przyjaciół zafascynowanych offroadem, bo będzie to wakacyjna męska przygoda - jazda po bezdrożach i wielogodzinne wyciąganie auta z błota. Ma być trudno, brudno i bez żadnych obowiązków, za to ze sporą dawką adrenaliny. Auta 4x4 - gdziekolwiek pojedziecie - ten samochód sobie poradzi.

Góry, lasy, plaża i autostrada - wszędzie w takim aucie pocujemy się dobrze, bo takie auta są duże, przestronne, wygodne i dają poczucie siły i wyższości. A to lubimy! Kochamy je także za innowacyjność, komfort podróżowania, wszechstronność i pewne zachowanie w każdych warunkach. Doskonała zabawka dla dużych chłopców.

Rodzinna wyprawa

Rodzinny wyjazd z ogromną ilością bagaży? Taka podróż jest najtrudniejsza. W czasie jazdy dzieci się nudzą, żona roztrząsa egzystencjalne problemy, a pies bardzo źle znosi podróż. Do takiej

rodzinnej wyprawy trzeba się też dobrze przygotować i nie zapomnieć o drugim komplecie kluczyków, apteczce, trójkącie ostrzegawczym, żaróweczkach, bezpiecznikach, płynie do spryskiwacza, odblaskowej kamizelce, ulubionej zabawce dziecka i misce dla psa. Ufff... I jeszcze sprawdzić czy opony w porządku, czy poziom oleju w silniku i płynów jest odpowiedni, wyczyścić szyby, lusterka oraz reflektory, uaktualnić mapy w nawigacji, sprawdzić klimatyzację. A może wymienić również klocki hamulcowe? Odpowiednie zadbanie o samochód przed dłuższą podróżą to dopiero połowa sukcesu. Dla

komfortowej podróży nie mniej ważne będzie staranne spakowanie i unieruchomienie wszelkich bagaży we wnętrzu pojazdu. By wszyscy mieli podczas podróży zajęcie warto wziąć ze sobą pojemnego pendriva i zgrać na niego całą kolekcję muzyki - dla żony, audiobooki dla siebie i filmy dla dzieci. Jeżeli w czasie wakacyjnego wyjazdu z samochodem będzie coś nie tak, to przez cały urlop będziemy słuchać: „a nie mówiłam”, „ty to zawsze...” itp.

Słonecznego nastroju, wspaniałych, wakacyjnych doznań, wyjątkowych emocji i do zobaczenia gdzieś na wakacyjnych szlakach... ■

Którędy na wakacje?

TEKST I ZDJĘCIA:
MIROSLAW RUTKOWSKI

Przed wyjazdem na wakacje najczęściej na wszystko brakuje czasu, pamiętamy o najważniejszych rzeczach, wiele szczegółów umyka. A diabeł śpi w szczegółach.

Zazwyczaj wiemy dokąd jechać. Ale czy na pewno wiemy, jaką drogą? Wyposażeni w nawigację GPS raczej nie obawiamy się błędzenia. Raczej słusznie. Raczej. Pod warunkiem, że mapy w urządzeniu uwzględniają właśnie otwarte szlaki i nie natrafimy na nieprzewidziane utrudnienia; wypadek, remont, korek... Dobrze sprawdza się popularny Yanosik; sam program jest bezpłatny, ale opatrzony reklamami. Płacimy jedynie za transer danych. W zamian otrzymujemy w miarę bieżącą informację o tym, co czeka za zakrętem... Obok urządzeń elektronicznych potrzebna jest klasyczna mapa. Oczywiście tylko wtedy, gdy zamierzamy zmieniać miejsce pobytu i planujemy podróże trasami, których nie znamy. Jeśli jeździmy w to samo miejsce od lat, to musimy jedynie sprawdzić czy w międzyczasie nic się nie zmieniło.

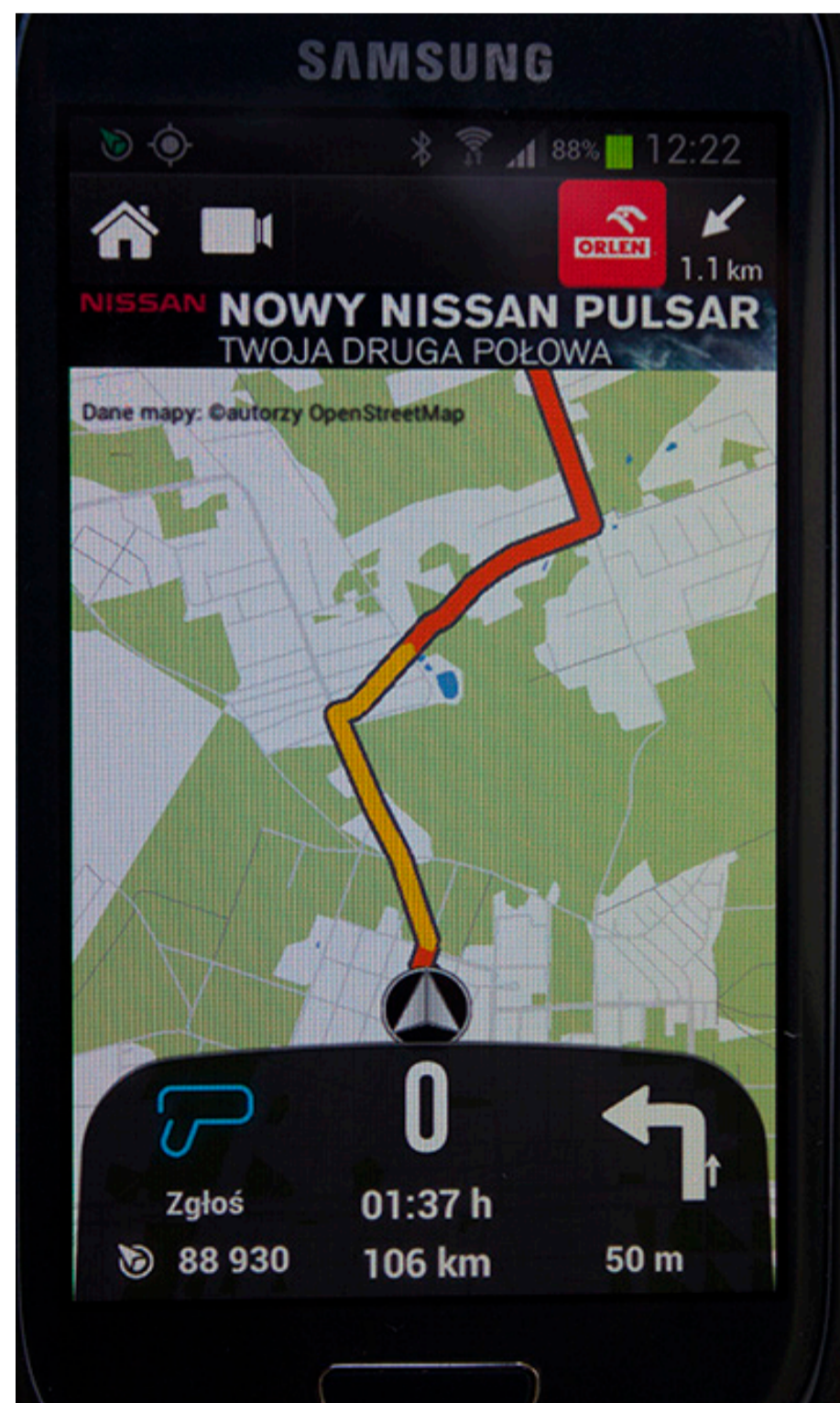
Po co papierowa mapa, skoro jest GPS, Yanosik, Google Maps? Chciałoby po to, aby poradzić sobie tam, gdzie nie sięga sieć komórkowa. Ale nie tylko. Nawigacja potrafi sobie tylko znanym sposobem wybrać drogę, która wcale nam nie odpowiada. Jeśli dzięki mapie papierowej wiemy, gdzie jesteśmy, zawsze będziemy mogli samodzielnie decydować o każdym fragmencie trasy. Przed wyruszeniem warto przyjrzeć się w jakim kierunku, przez jakie miejscowości będziemy jechali, przy okazji warto zaplanować niezbędne w podróży przerwy na tankowanie, odsapkę i jakiś posiłek. Rola mapy może świetnie spełnić wydruk mapy internetowej, można też korzystać z wydanych przed laty atlasów. Starszy atlas z dobrze zaktualizowanymi mapami w urządzeniu GPS sprawdzi się bardzo dobrze, najnowsza mapa papierowa z nieaktualizowaną mapą w urządzeniu też daje radę, ale gorzej.

Nie wolno planować zbyt wielkich prędkości średnich, bo pierwsza komplikacja cały misterny plan wywróci do góry nogami. Jeśli spróbujemy nadrobić stracony czas, to może

się okazać, że trzeba jechać znacznie szybciej niż zezwalają przepisy. To dość ryzykowne. Jeśli się uda, to dojedziemy do celu bardziej zmęczeni, a po wakacjach otrzymamy kosztowne zdjęcia. Ale pierwsze spotkanie z policją zniweczy wszelkie wysiłki i spóźnienie będzie jeszcze większe. A przecież to są wakacje – ma być luzik, odpoczynek i eliminacja zbędnych stresów.

Ważna sprawa – zabezpieczenie samochodu i bagażu przed kradzieżą. Zawsze jest tak, że to złodziej obserwuje ofiarę, a nie odwrotnie. Musimy być czujni i możliwie dobrze zabezpieczeni. Pozostawiony na siedzeniu kosztowny sprzęt prowokuje złodzieja, więc nawet przy szybkiej kawie na stacji paliw nie zostawiamy nic takiego. Numer rejestracyjny samochodu informuje, że jesteśmy na wakacjach. Może więc, zwłaszcza jeśli nasze auto należy do tych szczególnie interesujących złodziei, warto zainstalować nieco bardziej wyrafinowane urządzenia zabezpieczające. Mało zabawne stają się wakacje, gdy samochód wraz z bagażami odjeżdża w siną dal...

O tym co i jak zapakować każdy wie najlepiej, a jeśli nawet czegoś zabraknie, to katastrofy nie będzie. Chyba że są to niezbędne leki, ale o tym raczej ktoś, kto je przyjmuje nie zapomni. ■



Kierowca zbędny

Autonomiczne Audi RS7 na torze w Sonomie uzyskało lepsze wyniki od samochodów prowadzonych przez kierowców wyczynowych. To kolejne smutne informacje dla lubiących pełną kontrolę nad samochodem. Samochód z systemem autonomicznej jazdy kieruje wszystkimi funkcjami, zarówno podczas hamowania, wykonywania manewrów, czy przyspieszania. W październiku 2014 roku Audi RS 7 pokonało okrążenie na torze Hockenheimring z prędkością 240 km/h.

Inżynierowie Audi są już bardzo blisko wprowadzenia testowanych rozwiązań do produkcji seryjnej. W nieodległej więc perspektywie rolą kierowcy będzie jedynie wyznaczenie celu podróży i wybranie trasy. Potem już tylko nuda, albo czytanie magazynu iAuto na podręcznym tablecie...



Wystawa

A skoro już o Muzeum Techniki i Przemysłu NOT – poza stałymi ekspozycjami warto zobaczyć dzieje, kulisy produkcji i mało znane modele produkowane w FSO na licencji Fiata. Wystawa „Z ziemi włoskiej do Polski – rzecz o Polskim Fiacie 125p” przenosi odbiorców w czasy, gdy Polski Fiat był niedoścignym marzeniem a jednocześnie prowadzi dumą narodową. Oryginalny PF 125p, którym pobito rekordy też tam jest.



Pamiętaj o psach

Widać, że w tej sieci myślą nie tylko o ludziach i wiedzą, że woda dla podróżującego psa jest znacznie ważniejsza niż kawa dla kierowcy. Kawę też mają.



Rekord

Czterdzieści dwa lata temu na podwrocławskiej autostradzie ośmiu polskich kierowców wyczynowych w samochodzie Polski Fiat 125p pobiło trzy rekordy świata na dystansach 25 i 50 tys kilometrów oraz 25 tys. mil. Z tej okazji w warszawskim Muzeum Techniki o przygotowaniach, kulisach, samochodzie, ekipie i samym rekordzie opowiadał Andrzej Jaroszewicz, który do ekipy kierowców dołączył w drugiej fazie jazu. Swoje „trzy grosze” dorzucił Andrzej Glajzer, który w tym czasie pracował w OBR FSO i był członkiem ekipy mechaników. Dziś jego teksty możecie przeczytać w iAuto.



Blask gwiazd

TEKST: WOJCIECH SIERPOWSKI
ZDJĘCIE: OPEL

Najlepiej byłoby tak, że oceniamy zamaskowany samochód nie wiedząc jaki to model ani nawet jakiej marki. Ale to byłoby trudne do zrealizowania, bo wiadomo jaka firma zaprasza na jazdy i z jakim autem mamy do czynienia. Gdyby jednak taki przypadek wystąpił raczej nie domyśliłbym się, że podróżuję Oplem Astrą nowej generacji, bo wrażenia z jazdy są nieco inne niż dotychczasowym modelem.

Dotychczas było tak, że każda następna generacja była większa, lepiej wyposażona i cięższa. Ta tendencja nie mogła trwać jednak wiecznie, bo wkrótce Astra doścignęłaby Insignię, a ta nie mieściłaby się w garażu. Tym razem konstruktorzy Opla postawili na doskonałość techniczną i to najwyraźniej nie czysto teoretyczną, lecz odczuwalną przez każdego kierowcę. Jak się okazuje nowy model mimo podobnej albo niemal identycznej bryły jest zupełnie nową konstrukcją. Jego platforma D2 (Delta II) nie ma nic wspólnego z dotychczasową Astrą. Najnowsze metody obliczeń jak również technologie umożliwiły odchudzenie konstrukcji o blisko 200 kg! Samo nadwozie stało się lżejsze o 21%, a układ jezdny o 50 kg. W tym zmalała masa nieresorowana bo opony (17-calowe) są mniejsze. Siłą rzeczy mniejsze są też wnętrza kół a co za tym idzie powiększyło się wnętrze.

Gdy tylko wsiałem, zaskoczyła mnie ilość miejsca i zakres regulacji fotela. Nowa Astra należy do nielicznej grupy aut, w których nie wykorzystuję pełnej możliwości odsunięcia fotela do tyłu. To oznacza, że dobrze będą się w niej czuły osoby o wyjątkowo dużym wzroście. Przy sporym zakresie regulacji kierownicy każdy znajdzie preferowaną pozycję do wygodnej i bezstresowej jazdy. Nowa Astra najwyraźniej odznacza się lepszym rozkładem masy, bo zachowuje się bardzo neutralnie. Charakterystyczna dla przednionapędowców podsterowność została całkowicie zneutralizowana i to nie w sposób

elektroniczny zabierający frajdę z jazdy, lecz typowo sportowy np poprzez przesunięcie ciężkiego akumulatora z komory silnikowej w okolice osi tylnych kół. Ponieważ wciśnięto go bardzo nisko, więc przyczynia się on również do obniżenia środka ciężkości. Oczywiście taki zabieg możliwy był tylko przy konstruowaniu nowego tylnego zawieszenia – co właśnie miało miejsce.

W efekcie Astra jeździ gokartopodobnie, a pozostawia spore rezerwy

przy normalnej jeździe. W ekstremalnej sytuacji możemy liczyć na to, że wybaczy błędy kierowcy i nie będzie zachowywała się złośliwie. Jak się okazało, trudno ją wyprowadzić z równowagi. Reaguje spokojnie na gwałtowne ruchy kierownicą i grzecznie podąża za naszymi myślami skrzętem kierownicy. Do dyspozycji mieliśmy dwie benzynowe wersje silnikowe: 1.0 Turbo o mocy 105 KM i 1.4 Turbo 145 KM. Pierwsza z nich to nowy 3-cylindrowy silnik a druga R4. Zwykle bardziej pasuje mi

silnik 4-cylindrowy i tu zaskoczenie, bo przy obniżonej masie samochodu świetnie spisuje się silnik R3. Dotyczy to jego możliwości przyspieszania, kultury pracy i odgłosu jaki odbieramy siedząc za kierownicą. Nawet w tej słabszej wersji Astra wykazuje dobrą dynamikę, spontanicznie reaguje na wciśnięcie pedału gazu i łatwiej hamuje.

Należy przypuszczać, że do tego okaże się bardziej oszczędna. Wszystko z czym ma do czynienia kierowca działa

lekko i precyzyjnie. Nie licząc za daleko do tyłu przesuniętego zestawu przycisków służących do obsługi bocznych szyb, wszystko wydaje się ergonomiczne. Najbardziej zaskoczyła nas jazda nocna. To był test świateł Matrix LED, a więc najnowszego aktywnego rozwiązania, które okazuje się niewspółmiernie lepsze od dotychczasowych systemów. Nie dość, że reflektory świecą prawdziwie białym światłem, to (dzięki kamerze) same wiedzą, że nie powinny oślepić innych użytkowników

drogi i odpowiednio reagują na pojawienie się pojazdu z przeciwka, bądź osoby idącej poboczem. Ten system to nie tylko udoskonalenie Astry, ale podniesienie ogólnego poziomu bezpieczeństwa, nie mówiąc o tym, że lepsza widoczność znacznie podnosi komfort jazdy i spowalnia zmęczenie podczas jazdy nocą.

Wracając do samego wyglądu nowej Astry, z pewnością zaskoczeniem będzie tylna część nadwozia – dokładniej określając wystrój tylnych słupków. Deski rozdzielczej praktycznie nie widzieliśmy, bo była całkowicie zasłonięta. Nowością będzie system OnStar umożliwiający doskonały kontakt z otoczeniem i słuchanie hitów. Nie wiemy jakie one będą, ale jedno jest pewne – hitem stanie się nowa Astra. Doświadczenia z pierwszej jazdy i kamuflaż wzmogły chęć zobaczenia jej w pełnej okazałości.





208 i pół

TEKST I ZDJĘCIA: JERZY DYSZY

Motoryzacyjny segment B to trudny, bardzo konkurencyjny rynek. Peugeot jest na nim obecny znacznie dłużej niż w ogóle odnotowywano podział na segmenty, a więc ma doświadczenie. Dlatego współczesny model 208 jest chyba najważniejszy dla tej marki.

Można odnieść wrażenie, że Peugeoty z trzycyfrową nazwą z zerem w środku są obecne na ulicach od zawsze, a modele „200” chyba jeszcze dłużej. I rzeczywiście, nie trzeba być historykiem motoryzacji by dobrze kojarzyć kompaktowe, a właściwie subkompaktowe auta z tej serii, poczynając od sławnego modelu 205, który pojawił się w roku 1983. I dzisiaj prawie nikt już nie pamięta, że nazwa uroczej i przyjaznej „dwieściepiątki”

sprzed trzydziestu lat, była nawiązaniem do wcześniejszej historii marki. Peugeot produkował pojazdy z silnikami benzynowymi od roku 1886, ale to właśnie model 201 zaprezentowany w roku 1929, limuzyna średniej wielkości (co na owe czasy mogło oznaczać „popularna”), była według specjalistów pierwszym masowo wytwarzanym pojazdem spod znaku lwa.

Model 201 postawił na nogi i wypromował markę Peugeot, nawet mimo tego,

że pojawił się w czasie ówczesnego Wielkiego Kryzysu, wobec którego obecny ewentualny Grexit wydaje się śmieszny. Potem nie ominięto żadnej cyfry – były Peugeoty 202, 203 (to już po II Wojnie), 204 (pierwszy Peugeot z przednim napędem) i wreszcie po trwającej od 1976 do 1983 r. przerwie, wspomniany 205, który znowu zmienił i „uwspółcześnił” całą firmę.

Modele 206 i 207 spotykamy powszechnie na ulicach, w końcu każdy

z nich wyprodukowano w milionach sztuk. Nic dziwnego – należą do popularnego w Europie segmentu subkompaktów czyli aut, które z powodzeniem spełniają zadanie pojazdów miejskich, ale też i rodzinnych, gdy użytkownik nie ma wygórowanych potrzeb w kwestii miejsca w kabinie.

Kolejnym, współczesnym modelem z tej serii jest Peugeot 208, zaprezentowany trzy lata temu. Co ciekawe, gdy można było się spodziewać, że 208 będzie tradycyjnie o kolejne „pół numeru” większy od poprzednika, czyli od całkiem już sporego 207, Peugeot przemyślał sytuację i postanowił, że subkompakt na drugą dekadę XXI stulecia będzie jednak nieco mniejszy, lżejszy i poręczniejszy. W efekcie 208 nie udaje auta klasy Golfa, ale znowu stał się uniwersalnym, nieledwie czterometrowym pojazdem miejskim. Teraz, gdy nadszedł czas



na prezentację poprawionej i leciutko restylizowanej wersji 208, nic się w tym względzie nie zmieniło. I dobrze – dwie osoby z przodu mają wystarczająco dużo miejsca, a na tylnej kanapie ma się zmieścić dwójka dzieci, ściśnięty dorosły (na



krótkim dystansie), względnie zakupy z supermarketu – po złożeniu tylnej kanapy nawet pełen wózek. Pod podłogą bagażnika znajdziemy pełnowymiarowe koło zapasowe. To niezwykle i chwalebny ewenement w dzisiejszych czasach.

Co znajdziemy z przeciwnej strony, czyli pod maską 208? Trzy lata temu podczas debiutu użyto sporej gamy ówczesnych wolnossących jednostek, spośród których największy uśmiech na ustach budził ponad stukonny benzynowy 1,6, oraz doskonały turbodiesel o podobnej pojemności. Mniejsze jednostki nie przekonywały, szczególnie poza miastem, gdzie brakowało im odpowiednio „szosowych” przełożeń w skrzyniach biegów. Peugeot miał jednak swoją koncepcję i poszedł w tym

względnie (tak jak Strażnik Teksasu) jednocześnie w dwóch przeciwnych kierunkach. Jeszcze w roku debiutu gamę uzupełniono o wolnossące, aluminiowe silniki trzycylindrowe 1,2 i 1,0 dm³. Szczególnie ten większy (82 KM) wydawał się wtedy najlepszą w swej kategorii nową „trójką”, oczywiście do miejskich zastosowań. Drugi kierunek to silnik benzynowy 1,6 turbo 197 KM dla wersji GTI, czyniący z niej bardzo godnego następcę dawnego 205 1,9 GTI.

Jak jest w tym względzie teraz, po odświeżeniu 208? W tak zwanym międzyczasie gama silników trzycylindrowych PSA urosła i zmężniała do tego stopnia, że typowe benzynowe silniki czterocylindrowe stały się zbędne. Oczywiście wiemy, że głównym animatorem są tu pseudoekolodzy terroryzujący motoryzację jako całość, a europejską w szczególności. Dziś samochody nie służą do jeżdżenia, tylko do oszczędzania paliwa, w związku z tym w Polsce dostępne są tylko benzynowe jednostki trzycylindrowe 1,0 68 KM, 1,2 82 KM, 1,2 turbo 110 KM i turbodiesel 1,6 dm³ 75 oraz 110 KM. Trzycylindrowca 130 KM w Polsce brak, ale jest oczywiście „wystawowa” jednostka 1,6 turbo o mocy katalogowej (zupełnie przypadkowo) 208 KM, dostępna w nowym GTI. Ale to już samochód z całkiem innej półki, przede wszystkim cenowej.

Jak odnowiony 208 działa w praktyce? Podczas jazd testowych firmy chwala się oczywiście tym, co mają najlepszego, więc jedyną opcją był silnik benzynowy turbo 110 KM z pięciobiegową, manualną skrzynią. I trzeba przyznać, że doładowana „trójka”, mając zarówno sporo →→

mocy jak i momentu, niezłe działa jako zastępstwo wolnossącego 1,6. Nie jest wyraźnie głośna, układ wyważający ten mały silniczek działa dobrze, a katalogowe 205 Nm momentu od 1500 obr/min pozwala zapomnieć, że skrzynia jest zaledwie pięciobiegowa. Co ciekawe, dostępny klasyczny automat ma 6 biegów. Auto w tej wersji ma przyspieszać do 100 km w czasie poniżej 9 sekund (całkiem dobrze), a ile pali? Teoretyczne średnie zużycie paliwa to 4,6 l/100 km, a w praktyce w dzisiejszym spowolnionym ruchu realne będzie 5-6 l/100 km. Oczywiście gdy wykorzystamy pełne osiągi, turbo da o sobie znać, sięgając od razu powyżej 10 (i więcej) l/100 km.

Trzeba uczciwie powiedzieć, że 208 jako całość budzi raczej pozytywne uczu-

cia. Wykończenie jest niezłe - i znowu – testowe samochody pokazywane są w najlepszej opcji, zatem materiały wykończeniowe mają nawet wstawki skórzane, fotele są „sportowe”, a wyposażenie elektroniczne zawiera znacznie więcej, niż przeciętny kierowca potrzebuje. W rezultacie jedzie się przyjemnie, tylko cena testowanego modelu grubo przekracza 70 000 zł. I tu mała uwaga: Peugeot nie wie, czemu ustawił sztywne opcje wyposażenia w wersjach silnikowych, zatem trudno zrealizować taki kaprys jak np. autko „ze wszystkimi bajerami” włącznie z kamerą, która wie lepiej od kierowcy kiedy hamować

i z najsłabszym silnikiem, lub odwrotnie, najmocniejsze, ale bez czegoś niepotrzebnego. Tłumaczenie że „rynek tak chce” wydaje się nieprzekonujące, delikatnie mówiąc. Podobnie jak inne, że kolor tapicerki musi być czarny bo znowu - „rynek”.

Przypomnijmy też, że 208 należy do grupy samochodów PSA z nową ergonomią miejsca kierowcy (autorem jest podobno polski stylistą p. Bazydło), gdzie kierownica znajduje się nisko, a prowadzący ma patrzeć na zegary ponad nią. Niektórzy to lubią, inni przyzwyczajają



się, natomiast piszący te słowa nie daje się przekonać, gdyż jest niewysoki i lubi w samochodzie nisko siedzieć. W efekcie – tablice przyrządów nie widzi z za kierownicy w ogóle.

Koniec końców jednak 208 będzie nadal dla pewnej grupy odbiorców bardzo trafionym samochodem, szczególnie gdy nie przeszkadza niczym się nie wyróżniająca na tle konkurentów tzw. współczesna stylizacja nadwozia, a wysoki mimo wszystko koszt zakupu uznamy za drugorzędny. Do tego modelu dało się już przekonać już ok. milion nabywców, a więc producent zapewne wie co robi.



W głównym nurcie crossoverów



TEKST: MIROŚLAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: AUTOR, SSANGYONG

Wydawało się, że los koreańskiego producenta jest przesądzony. Potwierdziła to, między innymi, rejterada z Polski. Okazało się jednak, że pogłoski o upadku firmy SsangYong są przedwczesne.

Drugie wejście rozpoczęło się przed czterema laty. Firmę przed upadkiem uratowali Hindusi. Także i w Polsce zarejestrowano SsangYong Motors Polska oraz odbudowano sieć dealerską. Najnowszym atutem marki ma być Tivoli. Tak, chodzi o urocze miasto w słonecznej Italii. Sytuacja jest trudna, więc firma musi wyłazić ze skóry, żeby jakoś zaklajstrować przeszłość. Metoda jest prosta – trzeba zbudować dobre auto, ma być ładne, musi dobrze się kojarzyć. No i cena. Musi być konkurencyjna, ale powinna też gwarantować sensowne wyniki firmie. No to wykombinowali Tivoli.

Europejska odsłona auta odbyła się w urokliwym włoskim miasteczku, my mieliśmy okazję poznać Tivoli w czasie prezentacji w okolicach Warszawy. Już na pierwszy rzut oka widać, że samochód jest zaprojektowany tak, aby podobał się Europejczykom. Dotychczas samochody

spod znaku SsangYong cechowała dość szczególna estetyka, w Tivoli tych cech już się nie zauważa. Wnętrze również nie budzi zastrzeżeń, jest tu wszystko co być powinno, a nawet trochę więcej. Projektanci dobrze odrobili lekcję z ergonomii, w efekcie przed rozpoczęciem jazdy nie musiałem czytać instrukcji obsługi dziesiątków różnych opcji i funkcji. Na przykład można sobie wybrać kolor pod-

świetlenia wskaźników, ale jako że kolor nie jedzie, to nie wertowałem instrukcji i nie wiem jak go zmienić. Wszystkie podstawowe funkcje uruchamia się intuicyjnie.

W zasadzie nie ma się o czym rozpisywać, Tivoli jest samochodem, który niczym nie ustępuje konkurentom. Jeździliśmy egzemplarzem wyposażonym



w silnik benzynowy o pojemności 1,6 (128 KM, 160 Nm) z przekładnią automatyczną (opcja, za dopłatą 6 tys. zł.). Klienci w najbliższej przyszłości będą mogli wybrać silnik wysokoprężny (1,6 l, 115 KM, 300 Nm). Obie skrzynie biegów, manualna i automatyczna, przenoszą moc przez sześć przełożeń, ta druga jest konstrukcją znaną z Mini.

W samochodzie, jakim mieliśmy okazję jeździć, napęd był przekazywany na koła przednie, w ofercie znajdzie się też napęd na obie osie (dopłata 7 tys. zł.). Na liście wyposażenia opcjonalnego jest system nawigacji z 7-calowym ekranem dotykowym (2,3 tys. zł), szyberdach (2,5 tys. zł), lakier metalizowany (2 tys. zł). Najtańsza wersja Crystal Base ma całkiem sporo różnic: ESP (to obowiązkowe), światła LED do jazdy dziennej, 6 poduszek powietrznych, klimatyzację manualną, tempomat, instalację radiową z sześcioma głośnikami, obsługę radia na kierownicy, podgrzewane lusterka, elektrycznie podnoszone szyby. Do tego 5 lat gwarancji (warto podkreślenia, choć z limitem tylko 100 tys. km) i 6-letnia ochrona antykorozyjna. Samochód dostępny w jednej z czterech opcji wyposażenia kosztuje od 60 do nieco ponad 80 tysięcy złotych. Tivoli jest produkowany w Korei, dlatego zamówiony w wybranej konfiguracji samochód może do klienta dotrzeć nie wcześniej niż po dwóch miesiącach. Silnik benzynowy jest wystarczający, aby jeździć zgodnie z przepisami i bez ekscyzów. Raczej dostojnie i płynnie, a nie dynamicznie i agresywnie.

Wyraźnie większy moment obrotowy diesla obiecuje poprawę dynamiki samochodu, choć nie bezwzględnych osiągnięć. W rezultacie miłośników większych pojemności i większej mocy/momentu Tivoli nie usatysfakcjonuje.

Dziennikarze jeżdżący tym samochodem narzekali na zachowanie się auta w dynamicznych zakrętach, moje



odczucia nijak tego nie potwierdzają. Crossovery segmentu B tak naprawdę tylko udają, że mogą więcej, dalej, szybciej. Ale też nikt nie oczekuje, aby było inaczej, wręcz przeciwnie.

Firmy wprowadzają najróżniejsze odmiany takich aut (Renault Captur, Citroen Cactus, Fiat 500X, Jeep Renegade, Peugeot 2008, Opel Mokka, Nissan Juke czy Suzuki Vitara). Jedne sprzedają się lepiej, inne gorzej, ale w sumie jest to znaczący kawałek samochodowego tortu, więc i SsangYong ma szansę.

O trwałości, awaryjności czy zużyciu paliwa nie da się, na podstawie stukilometrowej przejażdżki, nic powiedzieć. Zapewne jest tak, jak w podobnych samochodach. Przedstawiciele importera twierdzą, że Tivoli zaprojektowane jest pod potrzeby ludzi aktywnych, ceniących komfort i nowoczesność... Wszyscy producenci tak twierdzą, więc i tu najnowszy SsangYong niczym specjalnym się nie wyróżnia. Dlaczego zatem piszemy o tym samochodzie? Bo



jest fajny. Czy przyniesie firmie oczekiwany sukces, trudno powiedzieć. Może stać się to samo, co stało się z Soulem (to jedno z aut marki KIA, dodajemy tę uwagę, bo wielu z Państwa może po prostu o nim nie wiedzieć). Też bardzo przyjemny samochód, w umiarkowanej cenie, do tego charakterystyczny, bo przeszczepiony z amerykańskiego hipsterskiego rynku. I co z tego, skoro nie cieszy się szczególnymi względami klientów? Podobnie może być i z Tivoli, ale może być też i tak jak z Capturem, który przyniósł Renault wymierny sukces rynkowy. ■





Prawdziwy miejski ale przekombinowany

TEKST: JERZY DYSZY
ZDJĘCIA: MIROSLAW RUTKOWSKI

O tym, czy kolejny nowy samochód przyjmie się na ciasnym rynku, decydują umiejętności inżynierów i marketingowców, ale też szczęście. Renault kilka razy je miało, jednak z Twingo III najprawdopodobniej poszło za bardzo „po bandzie”.

Renault Twingo, które po raz pierwszy zaprezentowano w roku 1992, bardzo wyraźnie zaznaczyło się w historii motoryzacji właśnie dzięki swej pierwszej wersji. Auto oficjalnie nie miało poprzednika, ale wywodziło się z pomysłu (jeszcze z początku lat 80.), by dawnego „małego dostawczaka” Renault 4 zastąpić uniwersalnym równie małym minivanem. Koncepcja ta rodziła się i rozwijała powoli, bo ponad 10 lat. Niektórzy twierdzą, że sam kształt samochodu jest nieautoryzowanym zapo-

życzeniem ze stworzonego w bielskim BOSMAL-u w latach 1981 – 1983 projektu Beskida 106. W każdym razie Twingo I produkowane i sprzedawane aż do roku 2007, wyposażane wyłącznie w benzynowe silniki 1.2, miało tyle indywidualności, że dziś pamięć o nim jest znacznie żywsza niż o następcy - Twingo II (2007 – 2014). Nawet mimo tego, że Twingo II było już „normalnym małym samochodem”, też niezłe dopracowanym i w swej siedmioletniej historii wyposażanym w pełną gamę silników benzynowych

oraz diesla, o mocy nawet do 175 KM (wersja RS).

Pamiętając tę lekcję Francuzi z Renault postanowili znowu się wyróżnić i w roku 2014 przedstawili Twingo III, także mały miejski samochód (długość niecałe 360 cm). Zbudowano je według dziś traktowanego jak innowacyjny, a w rzeczywistości naprawdę starego schematu – z silnikiem z tyłu, pod podłogą bagażnika. Oficjalnie idea ta wywodzi się z przekonania, że samochód miejski ma być zwrotny, a to daje się zrealizować

tylko dzięki uwolnieniu przednich kół od funkcji napędowych. I rzeczywiście, nowe Twingo zawraca w kole o średnicy 8,6 metra. To doskonały wynik.

Czy w tych ciężkich dla firm motoryzacyjnych czasach Renault mogło aż tak zaryzykować? Okazuje się, że tak, ale tylko dzięki temu, że Twingo to właściwie nie Renault, a francuska odmiana nowego Smarta (czyli Mercedesa), z odpowiednio przystosowanymi trzycylindrowymi silnikami Renault. Koszty opracowania modelu rozłożyły się na dwie firmy i obie mają swój własny, nowy samochód, mieszczący się w proekologicznym trendzie by emitować jak najmniej CO₂.

Warto wspomnieć, że ów nowy Smart ForFour/Twingo jest zasadniczo wydłużoną odmianą „zwykłego” Smarta, wypo-



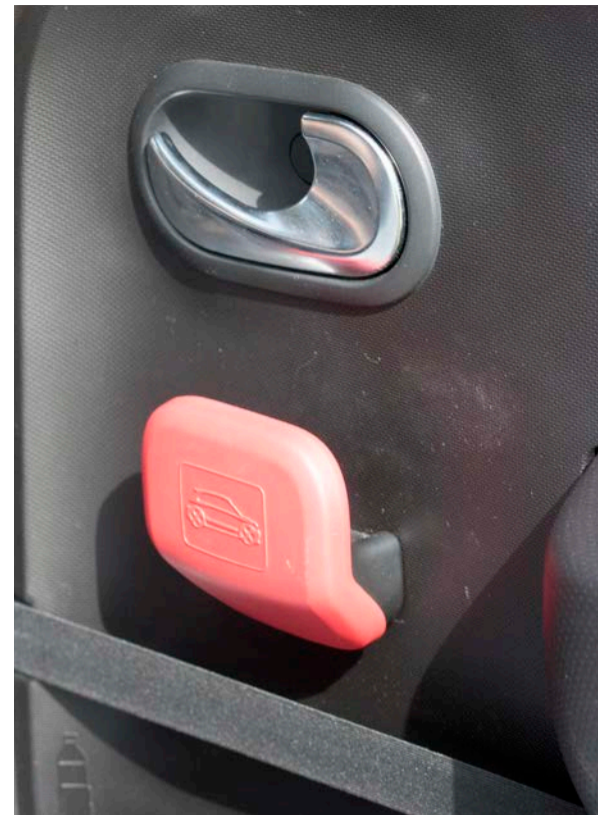
strukcją zawieszenia (z przodu kolumny MacPherson, a z tyłu typowa dla Smarta sztywna oś DeDion), zastosowaniem olbrzymich jak na tak małe auto kół o średnicy 16” lub 15” i szerszych z tyłu niż z przodu, oraz przede wszystkim niezwykle aktywnym ESP. Pamiętajmy, że triumfalny pochod ESP w popularnej motoryzacji zaczął się od oryginalnego Smarta, który lubił (jeszcze bez ESP) wywracać się przy gwałtownych skrętach. W obecnej wersji (Twingo II) jest dłuższe, czyli „samo z siebie” bezpieczniejsze, ale na śliskich nawierzchniach ESP i tu będzie miało co robić. W każdym razie na zimę zalecamy do tego samochodu najwcześnie z możliwych kół i opon, a wtedy skorzystamy (tak jak np. w 126p) z dobrej „tylnosilnikowej” trakcji na lodzie i śniegu. →→

sażoną w cztery miejsca i czworo drzwi. Inaczej mówiąc Niemcy i Francuzi zrobili polowanie z nagonką, by jednym ruchem złapać nie dwie, a co najmniej kilka srok za ogon.

Przyznajmy, że francuska wersja tego projektu wygląda niezłe, znacznie lepiej od niemieckiej. Po pierwsze przypomina normalnego małego hatchbacka, po drugie utrzymuje się w stylistycznym nurcie współczesnych Renault. No ale wrażenia zewnętrzne, jakkolwiek ważne, nie jeżdżą. Więc jak jeździ się Twingo II?

Krótką odpowiedź – dobrze. Auto, przynajmniej na przyczepnych nawierzchniach, w żaden sposób nie „straszy” znaczną masą (ok 55%) umieszczoną nad tylną osią. Oczywiście konstruktorzy wspomogli się specyficzną kon-





Wróćmy jednak do lata i do głównych funkcji Twingo III. Wiemy już, że jest zwrotne, a to wielka zaleta w mieście. Jest też wystarczająco ergonomiczne, a estetyka wnętrza stanowi jakiś kompromis między nowoczesnością, „młodzieżowością” i rozsądkiem. A więc tutaj punkty dodatnie.

Czy silnik umieszczony pod bagażnikiem z tyłu nie jest zbyt głośny? Nie, z wygłuszeniem poradzono sobie, a jego „trzcylindrowość” nie jest natarczywa. Dostępne są dwie odmiany „trójki” Renault, 71 i 90 KM (ta druga turbodoładowana). Osiągi z mocniejszym silnikiem są wystarczające (poniżej 11 s. do 100 km/h), ale spodziewaliśmy się lepszych. Turbo, 90 KM, a tak mały samo-



zderzeniowego robią tak, że mikrosamochód musi mimo wszystko ważyć tyle, ile powinien pełnowymiarowy kompakt. Mimo wszystko tzw. znormalizowane zużycie paliwa jest niewielkie (średnie poniżej 4,5 l benzyny na 100 km), a więc główny cel osiągnięto. A w praktyce? Pewnie między w 6 a 8 l/100 km, zależnie od warunków i stylu jazdy.

chód przyspiesza w ponad 10 s. do 100 km/h? Odpowiedź jest prosta: masa! Twingo III waży prawie tonę! Jak widać pracowano tu nad wieloma rzeczami, ale na niektóre zabrakło pieniędzy. Albo współczesne przepisy bezpieczeństwa

Na koniec wreszcie, jak wygląda podstawowa funkcja auta miejskiego, czyli zdolność do przewożenia choćby dwóch (lub czterech) osób i sporej ilości zakupów? Z tym jest średnio. Oczywiście, jak zwykle, dwie osoby z przodu mają wygodnie, ale te drugie dwie z tyłu... lepiej, żeby nie miały nóg. Należało się tego spodziewać – pojazd 2+2. A bagaże? Z przodu bagażnika nie ma, zaś pod fikcyjnie otwieraną pokrywą są tylko wloty

zbiorniczek płynów eksploatacyjnych. A z tyłu? Bagażnika w pełnym tego słowa znaczeniu też nie ma, bo auto jest krótkie, a podłoga nad silnikiem wysoko, nawet mimo tego, że silnik jest pochylony o ok. 40 stopni. 220 litrów w wąskim przedziale za tylnymi siedzeniami to zdecydowanie za mało na pełen wózek z supermarketu, a poza tym bagaże trzeba nosić wysoko (bo ten silnik). No i wreszcie wiemy, po co są tylne siedzenia w Twingo III: żeby je złożyć i zapakować to, co potrzeba (mamy wtedy prawie metr sześcienny pojemności).

A więc w sumie fajne auto, ceny też utrzymano na stosunkowo rozsądnym poziomie (od 36 000 zł do 46 000 zł, przy całkiem niezłym wyposażeniu) ale czy nie lepiej było odnowić koncepcję Twingo I? ■





SAMOCHODOWA PRZEPAŚĆ

TEKST I ZDJĘCIA: ANDRZEJ DĄBROWSKI

Wróciłem właśnie z Opolu, gdzie brałem udział w samochodowym Rajdzie Festiwalowym. Z Jackiem Piśniewskim tworzyliśmy dziennikarską załogę jadąc moim 18-letnim Peugeotem 106 Rallye.

Organizacja rajdu doskonała. Na starcie 116 załóg. Większość, to prawdziwe rajdowe auta. Mój „cywilny” Peugeot z roku 1997 robił co mógł na miarę swoich 103 KM, ja także bawiłem się szybką jazdą. W rezultacie rajd zakończyliśmy w środku stawki, a w klasyfikacji dziennikarzy na podium, czyli trzecim miejscu.

Na drugi dzień po powrocie z Opolu uczestniczyłem w jazdach testowych dla dziennikarzy, organizowanych jak zawsze przez redakcję Auto Rok. Samochodów było wiele, ale zwykle wybieram pojazdy łatwiej dostępne cenowo, dla szerszej grupy nabywców. Moją uwagę przyciągnęła Mazda 2

Zgrabne nadwozie bez fajerwerków. Centralnie umieszczony obrotomierz, dobrze dopasowane do sylwetki ciała siedzenia, ruszam. To najdroższa, benzynowa wersja z silnikiem 1.5 o mocy 115 KM. Nooo, to się od razu czuje. Przyspieszenia poniżej 9 s do 100 km/h. Fantastyczna skrzynka biegów o krótkim lewarku, działa super lekko i precyzyjnie jak powinna działać w wyścigowym

samochodzie. A to przecież zwykłe auto. Na jednym z zegarów wyświetla się bieg na którym aktualnie jedziemy. Kierownica i jej małe przełożenie zachwyca. Hamulce także, pomimo, że na tylnych kołach są bębnowe. Auto prowadzi się wspaniale. Gdzie jesteś mój poczciwy, stary Peugeotie 106?



Nie wiem jak mam określić mój stan zachwytu nad współczesnymi rozwiązaniami technicznymi, a frustracją wynikającą z bezpośredniej konfrontacji Peugeota z roku 1997 z nowymi konstrukcjami samochodów o podobnych gabarytach i silnikach. Prawdę mówiąc byłem zły, zniesmaczony i zawiedziony, że nie mogłem na rajdzie w Opolu jechać tak łatwo i precyzyjnie prowadzącym się autem, szybkim i z dobrze działającym ręcznym hamulcem.

Moje radośnie-smutne wrażenia z tej konfrontacji lat w świecie motoryzacji, można porównać z postępowaniem w elektronice. Te nowe telewizory, telefony, tablety, nawigacje GPS. Kto w roku 1997, kiedy urodził się mój Peugeot 106 Rallye myślał o technologii 4G, czy drukarce 3D? Prawda niestety jest taka, że pomimo (wcale nie oczywistej) gorszej jakości (długowieczności) najnowszych konstrukcji samochodów warto je kupić, używać, by zmniejszyć przepaść, jaka dzieli je od konstrukcji z ubiegłego stulecia. Także po to, by na drogach było bezpieczniej. ■

Mazda idzie swoją drogą



TEKST: JERZY DYSZY
ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI, MAZDA

Niby nic szczególnego, ale po prostu będziesz lubił nią jeździć. Taka jest Mazda 2.

Nowa Mazda 2 na oko wydaje się być absolutnie typowym samochodem subkompaktowym, czyli segmentu B. Historycznie rzecz biorąc nazwa „Mazda 2” pojawiła się stosunkowo niedawno, bo w roku 2002. Wcześniej Mazdy tego segmentu znane były w Europie pod nazwą 121, a na innych rynkach (zresztą tak jest do dzisiaj) jako Demio.

W rzeczywistości japońskie „121” z tamtego okresu były w dużej mierze

nawet nie restylizowanymi Fordami Fiesta, a po roku 2002... też fordami Fiesta, tylko bardziej zbliżonymi do „kombipodobnego” Forda Fusion.

Od tego czasu samochód przeszedł solidną drogę rozwoju i kilka restylizacji, za każdym razem zyskując coraz więcej „Mazdy w Maździe”. Dziś, gdy zależność finansowa japońskiego producenta od Forda (powiązania zerwano w roku 2008) w praktyce równa się zeru, nowe modele Mazdy znów są odzwierciedleniem

szczególnych ambicji Japończyków, by tworzyć auta unikalne i o specjalnym charakterze. Czy jest to możliwe w tak trudnym i konkurencyjnym segmencie samochodów subkompaktowych?

Najnowsza wersja modelu „2” pojawiła się oficjalnie niecały rok temu. I jak wspomnieliśmy, samochodek mimo oficjalnych odniesień do filozofii stylistycznej Kodo (po japońsku „skok”, ale proszę tego nie kojarzyć z przekretem →→



w postaci Kas Stefczyka), nie odbiega szczególnie od licznych współczesnych konkurentów. Rzeczywiście, nadwozie narysowano śmiało liniami i wyposażono w wielki, typowy dla Mazdy wlot powietrza. Ale gdyby pozamieniać im wszystkim fabryczne logo... sami Państwo wiecie.

Podobnie wewnątrz – jest nowoczesnie i ergonomicznie, ale w którym współczesnym samochodzie nie jest?

Poszukajmy więc super – nowoczesności w mechanizmach: z przodu kolumny MacPhersona, z tyłu wahacze włączone połączone belką skrętną. Czyli tak typowo, że aż nudnie. Hamulce – z przodu tarczowe a z tyłu wręcz bębnowe. Prawda, tak jest o parę jenów taniej i łatwiej skonstruować sprawny hamulec ręczny, ale brzmi to jakoś mało wystrzałowo.

Silniki? W Polsce właściwie tylko jeden, benzynowy, czterocylindrowy, wolnossący, 1,5 dm³, w trzech wersjach 75/90/115 KM. Skrzynie biegów – manualne pięciobiegowe (w najmocniejszej wersji sześciobiegowa) lub sześciobiegowy automat z silnikiem 90 KM. Czyli „na papierze” specyfikacja nie powala, wydaje się być nawet skromna. A w rzeczywistości?

Zacznijmy od prawdy o silnikach. Może obilo się Państwu o uszy reklamowe hasło Mazdy - SkyActiv? W rzeczywistości nie oznacza ono nic szczególnego, żadnego konkretnego rozwiązania technicznego. Nie jest to zatem technologia, a raczej znowu filozofia, każąca szukać wszędzie najlepszych, najbardziej nowoczesnych i przy tym niesz-

blonowych systemów. W kwestii silników oznacza to dla Mazdy odrzucenie wszechobecnego downsizingu, rezygnację z turbosprężarek i zmniejszenia liczby cylindrów. Zdecydowano się za to na wtrysk bezpośredni benzyny, bardzo duży stopień sprężania (12:1 lub 14:1) i nieszabloność konstrukcję układu



rozrządu, co sprawia, że silniki pracują (wtedy kiedy trzeba) w cyklu Atkinsona/Millera.

Jaki jest tego praktyczny efekt? Jednostka oddaje moc płynnie i cicho, nie ma problemów z jej wyrównaniem, a w praktyce zużycie paliwa



może być co najmniej tak niskie, jak przy użyciu powszechnie stosowanych w tym segmencie małych jednostek trzycylindrowych turbo. No i koszty produkcji (mimo czterech cylindrów) nie muszą być wyższe, a spodziewana trwałość – być może większa. Dodajmy, że jednostka ta w „topowej” wersji 115 KM (zapewnia czas przyspieszania do 100 km poniżej 9 s.) wyposażona jest w inny, znany już wcześniej „wynalazek” Mazdy – i-ELOOP, czyli rodzaj mikrohybrydy, pozwalającej na odzyskiwanie części energii kinetycznej auta z wykorzystaniem prawie klasycznego alternatora i zestawu kondensatorów zamiast wolno się ładującego akumulatora.

Kolejnym, równie ciekawym co „normalnym” rozwiązaniem w Maździe 2 są jej skrzynie biegów. Do nowego auta i nowych silników postanowiono skonstruować nowe skrzynie. Niby nic dziwnego, skrzynie manualne są tylko mniejsze i generują mniej oporów niż podobne, stosowane powszechnie. Można by tego nie zauważyć, gdyby nie sprawność zmiany biegów. Każdy, dosłownie każdy, kto wsiada do nowej Mazdy 2 już na początku mówi: „idealna, precyzyjna, lekka zmiana biegów! Dlaczego nie mam tego w swoim samochodzie?” Nie wiemy jak inżynierowie to zrobili, może po prostu poświęcili tej kwestii więcej czasu niż poświęca się zwykle. I przez to sprzedawcy będą mieli więcej klientów.

No i wreszcie nadwozie. Znowu niby nic nowego, typowa konstrukcja stalowa, ilość miejsca w środku i bagażnik są „normalne” jak na ledwo ponad czterometrowego hatchbacka. Masa? W najcięższej wersji 1000 kg, czyli ok. 50 kg mniej niż w podobnych autach innych producentów (może tylko ciut mniejszy Peugeot 208 zbliża się do Mazdy). A więc samo w sobie – lepsze prowadzenie i nieco mniejsze zużycie paliwa.

Czas na podsumowanie: prawie każdy kto przejedzie się Maźdą 2 mówi potem o niej z uśmiechem. Trudno tu znaleźć jakiś złe dopracowany element lub widoczny brak. No, może wykończenie przestrzeni bagażnika... ale pamiętajmy, że to przecież samochód naprawdę popularny, niskiego segmentu. Ceny wynoszą od ok. 54 000 zł (najslabsza wersja) do 68 000 (najmocniejsza i najlepiej wyposażona odmiana). Lista dostępnych opcji



jest zbyt duża, by o niej tu dyskutować, ale to normalne. Dziś nawet w miejskim aucie oferuje się prawie wszystko.

My oceniamy, że nowa Mazda 2, jeżeli nie potrzebujesz diesla, którego w ofercie nie ma, a lubisz jeździć z przyjemnością, będzie (powiedzmy ostrożnie) jednym z najlepszych wyborów w tym segmencie. ■

Dla zainteresowanych technikaliami:

Cykl Atkinsona/Millera różni się od klasycznego cyklu Otto czterocylindrowego silnika benzynowego tym, że w praktyce skok tłoka podczas suwu rozprężania (pracy) jest większy niż w czasie sprężania. W efekcie pozwala to na odzyskanie większej ilości energii z rozprężających się spalin, a więc na zwiększeniu sprawności silnika. Rzecz wymyślił ponad sto lat temu pan Atkinson, zaś ok. 50 lat później p. Miller wpadł na pomysł, że ów cykl można łatwo zrealizować odpowiednio modyfikując fazy rozrządu silnika. Kłopot polega na tym, że zastosowanie takiego obrotu, choć zwiększa sprawność silnika, zmniejsza jego osiągi. Dlatego silnik Mazdy ma stosunkowo dużą pojemność skokową jak na tak małe auto, oraz bardzo duży stopień sprężania, zupełnie jak w aucie wyścigowym. Zresztą Mazda stosuje tam jeszcze kilka innych rozwiązań (np. konstrukcję wydechu), wywodzących się z technologii aut sportowych. Ale cała tajemnica leży w sterowaniu układu wtryskowego, zapłonowego i rozrządu.



Awers i rewery dwa oblicza marki

TEKST: ANDRZEJ GLAJZER

Zabawka dla dzieci z bogatych rodzin, mikrosamochód, czy może po prostu motoryzacyjny żart?

Takie dylematy ogarnęły mnie w bezpośredniej konfrontacji z tworem, który swoją nazwą (Ligier), inicjałami JS oraz wizerunkiem skrzyżowanych flag sygnalizacyjnych umieszczonych na zupełnie pospolitej i do tego plastikowej masce po prostu mnie zaskoczył.

Awers

Dla mnie Ligier to jedna z ikon najlepszych czasów F1. To znane (przynajmniej starszym fanom tego sportu) nazwiska, słynne tory wyścigowe i tamte samochody. Zadziwiające, zaskakujące pod względem konstrukcyjnym, zawsze wymagające największych umiejętności i determinacji od kierowcy. To czasy kiedy ścigające się na torze bolidy można było rozpoznać po kształcie, sposobie pokonywania zakrętów, po odgłosach silników. To właśnie czasy Ligier'a!

Gustaw Ligier to bardzo barwna postać. Dorosłe życie zaczynał od sportu. Rugby, a potem motocykle, którymi ścigał się zawodowo do roku 1966. W latach 1959-60 dwukrotnie wywalczył tytuł Mistrza Francji. Jednak od czasu kiedy po raz pierwszy usiadł za kierownicą samochodu wyścigowego (F3), samochody stały się jego prawdziwą pasją.

Rok 1968 to założenie własnej firmy i jednocześnie pierwsze starty w F3. Potem F2 i znajomość z Jo Schlesserelem, która szybko przerodziła się w przyjaźń. Niestety nie trwała długo ponieważ w tym samym roku Schlessler zginął na torze. Stąd pierwszy skonstruowany w roku 1968 samochód nazwany został inicjałami JS. Tak zostało zresztą do dziś. JS1 był rasowym autem sportowym z przestrzenną konstrukcją nośną, „tworzywowy” nadwoziem coupé i centralnie umieszczonym silnikiem

V6. Takim samym jakie montowane były w seryjnych Maserati, a potem w Citroënach SM. Pierwszą, aczkolwiek nie do końca udaną próbą JS1 był udział w 24h LeMans w roku 1970. Ligier prowadził go na zmianę z rozpoczynającym wtedy swoją karierę sportową Jean-Claude Andruetem.

Kolejna, poprawiona i zmodyfikowana konstrukcja (JS2) przyniosła sukces w prestiżowym Tour de France w roku 1974. Prawdopodobnie zwycięstwo to na tyle zmotywowało Ligier'a, że zdecydował się założyć własny zespół wyścigowy F1.

Debiut miał miejsce w roku 1976 podczas GP Brazylii i był pierwszym z kolejnych 35. startów. Do roku 1996 kierowcy Ligiera 50 razy stawali na podium GP odnosząc 9. zwycięstw, a w roku 1980 zespół wywalczył drugie miejsce w klasyfikacji Mistrzostw Świata Produ-

centów. Ostatni występ wyścigowego zespołu Ligier w F1 uwieńczyło zwycięstwo Oliviera Panisa w GP Monaco w roku 1996.

Rezygnacja z F1 nie oznaczała jednak całkowitego rozstania z samochodami, a już na pewno ze sportowymi. Zmienił się tylko ich rodzaj. Od roku 2004 (co wiązało się z przejściem udziałów w Martini Racing) w 24h Le Mans, w kategorii prototypów pojawiały się auta marki Ligier oznaczane kolejno symbolami JS 49, JS 51 i JS 53.

Rewers

Jest jednak i inna historia marki, która nie ma nic wspólnego z wyścigowymi bolidami. Dotyczy aut, które są ich dosłownym zaprzeczeniem pod każdym niemal względem.

Mało kto wie, że Ligier to również produkowane już od roku 1980 mikrosamochody. Nie „mini” z możliwościami trakcyjnymi porównywalnymi z normalnymi autami takimi jak bardzo wczesne BMW Isetta, Gogomobil czy Goliath, a potem np. Mini Morris, Fiat

nego powodu. Zgodnie z obowiązującym prawem o ruchu drogowym można nimi jeździć bez prawa jazdy, czyli np. gdy zostało ono zatrzymane przez policję. Tak było również przed wojną w Niemczech, gdzie pojazdy silnikowe o pojemności skokowej poniżej 200 cm³, np. minisamochody marki Framo, można było prowadzić bez podatku i prawa jazdy. Jak rower.

Część kupujących traktowała Ligier'y jako doskonały, aczkolwiek dość siermiężny środek transportu w miejskich centrach. Kto był wtedy w Paryżu ten wie, że Ligier'y z dieslami zmuszały kierujących i pasażerów do używania dźwiękochłonnych słuchawek. Wyglądało to dość śmiesznie, ale... Francuzi z założenia są ekscentryczni, więc widok siwego pana berecie ze słuchawkami na głowie i w kancianym pudełku nie powodował odruchu wskazywania palcem.

Żeby było ciszej i przyjemniej, w 1992 roku Ligier rozszerzył ofertę o miniautka z napędem elektrycznym. Trzy lata później dodał do niej nowe (bardzo atrak-

W 2010 roku pojawiły się modele IXO i M.Go Electric, a dwa lata później opracowano założenia wdrożenia do produkcji serii bardzo nietypowych mikroaut w wersji użytkowej.

Od Pick-upa po wywrotki i chłodnie, które bardziej kojarzą się z samobieżnymi lodówkami z miejscem dla dwóch pasażerów i dwie puszki piwa.

No i nasz bohater! A jakże, jak każda tradycja samochód oznaczony symbolem SJ i do tego jeszcze 50. Pamiętajcie Państwo JS53 z Le Manch?

Stoję, patrzę i się zastanawiam. Jak znaleźć wspólny mianownik między tamtym, a tym Ligierem? Co łączy te auta poza nazwą? I zasadnicze pytanie – po co?

To, że można jeździć nim bez „prawka” po jego utracie jest może wygodne, ale dlaczego od razu zakładać najgorsze? To, że może powozić nim 14-latek z kartą motorowerową jakoś mnie nie przekonuje. Jeśli rodzic (dodajmy zamożny) chce zrobić taki urodzinowy prezent, to nikt mu nie zabroni, ale dlaczego zaraz taki oryginalny? Za taką kasę można (jeśli już mowa tylko o pojazdach) mieć dobrego quada i 50-tkę od croosówek, po skutery w każdej wersji (nawet z klimą i skórą). Dobrze odjeżdżają, skręcają i hamują, a poza tym każdy na drodze widzi, że to jednośląd. A jednoślady należy omijać szerokim łukiem.

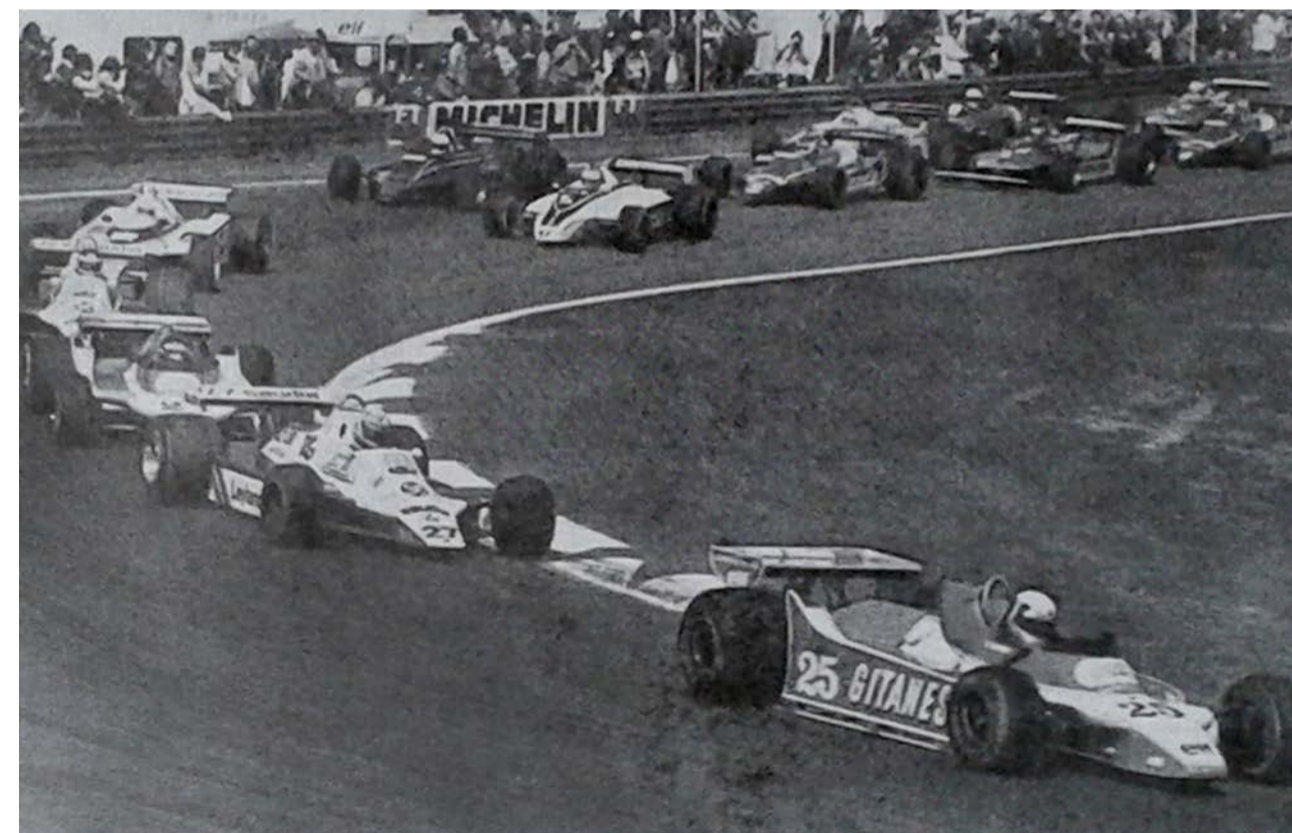
Widząc przed sobą plastikowego Ligiera większość innych użytkowników potraktuje go jak normalny samochód, a tak nie jest. Podkreślam – tak nie jest.

Nie będę rozwijał dalszych wizji hipotetycznego rozwoju sytuacji, ale warto o tym pomyśleć.

To samo dotyczy starszej osoby jadącej być może w słuchawkach (JS50 to diesel), ale tu już prawdopodobieństwo złego scenariusza jest mniejsze, choćby dlatego, że „szczęśliwie” nie ma u nas tak zamożnych emerytów.

Co więc skłoniło z krwi i kości sportowca do zajęcia się segmentem tego rodzaju pojazdów? Może pragmatyzm związany z wizją coraz bardziej zakorkowanych miast? Może ekologia (for version electric only), a może po prostu chęć bycia prekursorem? Musi coś w tym być, skoro trwa to już ponad 30 lat!

PS. Wyjąłem z kieszeni monetę. Po jednej stronie dumny orzeł... a po drugiej cyfra „5”. No cóż... pięć jak pięć. ■



500, Autobianchi, ale „mikro”, czyli jeszcze mniejsze, z uwagi na małą pojemność skokową silników i ich moc jeszcze powolniejsze... i takie, które bez naruszania obowiązujących przepisów o ruchu drogowym pozwalają na poruszanie się po drogach bez wymaganych uprawnień.

Pierwsze z nich, kiedy pojawiły się na drogach, budziły zdumienie. Nie były piękne ani tanie, ale budziły spore zainteresowanie klientów, zwłaszcza z jed-

cyjne pod względem stylistyki) nadwozia wytwarzane z wykorzystaniem technologii łączenia elementów z tworzyw sztucznych i aluminium. Rozwinięcie tej idei nastąpiło w roku 2008 przy współudziale pracowników przyłącznie do Ligiera firmy Microcar. Powstałe w ten sposób Driveplanet Group opracowało kilka nowych modeli, z czego za sukces handlowy należy uznać wersje mikrosamochodu dedykowanego dla poczty francuskiej

LIGIER JS 50



TEKST: TOMASZ CIECIERZYŃSKI
ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Z grona 25 samochodów dostarczonych do testów najbardziej zafascynował mnie najmniejszy z nich Ligier JS 50. W pierwszej kolejności wyjechałem właśnie nim mimo, że obok stało Porsche Panamera.

Z grona 25 samochodów dostarczonych do testów najbardziej zafascynował mnie najmniejszy z nich Ligier JS 50. W pierwszej kolejności wyjechałem właśnie nim mimo, że obok stało Porsche Panamera.

Zainteresował mnie z racji swoich sportowych korzeni. Ligier – samochód ten wytwarza francuska firma motoryzacyjna założona w 1968 roku przez utytułowanego kierowcę wyścigowego Guya Ligiera. Firma ta z sukcesami specjalizowała się w budowie bolidów formuły 1. Zespół Ligier od 1977 r. gdy wygrał Grand Prix Szwecji, regularnie stawał na podium w wyścigach Formuły 1, wielokrotnie na najwyższym stopniu

tego podium. Ostatni raz Ligier wygrał w 1996 r. Grand Prix Monaco.

Ciekawa jest także koncepcja tego mini samochodu umożliwiająca prowadzenie tego lekkiego ważącego 350 kg. samochodu bez prawa jazdy. Już czteronastolatek ma prawo podróżować legalnie tym samochodem pod warunkiem, że jednak ma prawo jazdy kategorii AM (dawna karta motorowerowa) ograniczające ich posiadaczom szybkość maksymalną do 45 km/godz.

Pierwsze mikrosamochody Ligier stworzył w 1980 roku, w krótkim czasie nastąpiła popularyzacja tych pojazdów. Możliwość jazdy bez prawa jazdy i niewielkie wymiary pojazdy czyniły

z niego nowość i wypełniały niszę w rynku. Ligier stopniowo udoskonalał swoje auta, prawdziwy przełom nastąpił w 2010 roku, kiedy to wprowadzono technologię IXO – a wraz z nią innowacyjne modele IXO Line. W 2010 Ligier przejęło firmę Microcar i stało się największym producentem mikrosamochodów na świecie opanowując prawie 50 % rynku. Obecnie firma jest znana głównie z produkcji mikrosamochodów i quadów.

Dwukolorowy Ligier JS50 w wersji Elegance zaskakuje ładnym nowoczesnym wyglądem i eleganckim wykończeniem. Posiada wiele dodatków chromowanych, ledowe oświetlenie, z tyłu



cieszy oko imitacja podwójnego układu wydechowego, a sportowy charakter podkreślają aluminiowe felgi. Dobre wrażenie potęguje estetyczne wnętrze. W środku rzuca się w oczy ładna spłaszczona u dołu kierownica, tylko czy powinna mieć te elementy chromowane? Samochód ma elektrycznie sterowane szyby, klimatyzację oraz radioodtwarzacz CD wraz z kamerą cofania samochodu. Bardzo ładne fotele dają wystarczająco dobry komfort jak na tak małe auto miejskie. Ten niewielki samochód swobodnie pomieści dwie osoby z niezłym bagażem. Powierzchnia bagażowa tego malucha to 320-620 l – dużo jak na rozmiary tego nadwozia. Natomiast nie ma ani airbagów (jest w opcji tylko dla kierowcy) ani ESP. Producent uznał, że samochód miejski nie musi ich mieć. Ma natomiast automatyczną skrzynię biegów na paski klinowe jak kiedyś Daf, napędzaną dwucylindrowym 5,5 konnym silnikiem Diesla z elektronicznie sterowanym wtryskiem paliwa. Silniki te wyłącznie dla firmy Ligier produkuje włoski producent Lombardini. Mógłby on generować znacznie większą moc i szybkości rzędu 100 km/godz. ale

żeby czternastolatki mogli jeździć lege artis zastosowano w JS50 elektroniczną blokadę, która uniemożliwia rozpędzenie go ponad 50 km/h. Blokada ta działa tak skutecznie, że nawet przy zjazdach ze wzniesienia Ligier nie pojedzie z górki szybciej.

Ligier rusza spod świateł zaskakująco szybko równocześnie z innymi uczestnikami ruchu, dopiero po rozpędzeniu do maksymalnej prędkości (ładny elektroniczny szybkościomierz pokazuje wtedy 52 km/godz.) zaczynamy zostawać w tyle za innymi i możemy stać się zawałodrogą. Osobiście było to dla mnie trochę męczące tam gdzie szybkość podniesiona była do 70 km/godz. Ale ten samochód nie jest dedykowany dla mnie tylko dla czternastolatków jadących do szkoły czy na zakupy. Samochód ten zdobył sobie duże grono takich użytkowników chociażby w Paryżu czy Rzymie czyli w miastach gdzie osiąga się małe szybkości i często stoi się w korkach.

Podróżowanie w 2 osoby Ligierem nie jest męczące nawet na nierównej drodze i jest to zasługa miękkiego zawieszenia z Mc Phersonami z przodu i niezależnym zawieszeniem tyłu. Jednak przy

PLUSY:

- możliwość użytkowania przez czternastolatka
- atrakcyjny wygląd,
- eleganckie wykończenie.
- dużo miejsca w środku.
- bagażnik.
- małe zużycie paliwa.
- kurs techniki jazdy w cenie

MINUSY:

- cena zakupu.
- białe wykończenie deski rozdzielczej odbijające się w szybie przedniej.
- dyskusyjne bezpieczeństwo bierne

szybciej pokonywanych zakrętach nadwozie mocno się przechyli, podobnie jak kiedyś w Citroenie 2 CV. Przyjemną rzeczą jest niewątpliwie małe zużycie paliwa, bo spala on zaledwie 2,5 l/100 km. Czyli, że na przejechanie 100 km potrzeba będzie około 13 zł.

Jednak największą wadą Ligiera jest jego cena 54 500 zł. Jeżeli dodamy kilka gadżetów (poduszka powietrzna, dwukolorowe nadwozie, przegroda bagażnika), to łatwo możemy przekroczyć 60 tys zł. a w tej cenie możemy mieć dorosły samochód. To prawda, ale 14-latek nie mógłby nim jeździć. ■



W chłodnicy...

O ile w okresie jesienno-zimowym badając płyn do chłodnic zwracamy uwagę przede wszystkim na temperaturę zamarzania płynu, to w czasie lata bardziej powinna interesować nas temperatura wrzenia płynu.

To ważne zagadnienie, gdyż temperatura płynu chłodzącego w różnych obszarach silnika jest różna i wcale nie jest tak, że gdy „na zegarze” widzimy bezpieczne 90 st. C., to wewnątrz głowicy czy wokół cylindrów temperatura jest właśnie taka. A układy chłodzenia cieczą mają tę brzydkią właściwość, że gdy płyn zaczyna wrzeć lokalnie, to pojawiają się bąbelki pary, które zanim znikną, utrudniają odprowadzanie ciepła w innych miejscach. Inaczej mówiąc, gdy płyn zaczyna się „gdzieś” gotować, to ten proces może narastać bardzo szybko. A wraz z nim może pojawiać się spalanie detonacyjne (niezwykle szkodliwe dla silników benzynowych), lub, a czasami łącznie, przegrzanie elementów - np. skrzywienie głowicy, czy wręcz zatarcie tłoków. W praktyce oznacza to zniszczenie silnika.

Konstruktorzy walczą z tym zjawiskiem na kilka sposobów. Pierwszym jest po prostu budowanie układów chłodzenia z dużym nadmiarem wydajności. Ale gdy mamy starszawy samochód, z zanieczyszczonym już układem chłodzenia, a wokół jest gorąco, zaś chcemy skorzystać z pełnej mocy silnika, to może nie wystarczać.

Drugi sposób to stosowanie ciśnieniowych układów chłodzenia (dziś już od dawna innych się nie stosuje). Idea jest prosta – układ chłodzenia jest zamknięty zaworem, który taki pozostaje nawet gdy ciśnienie wewnątrz wzrasta nawet dwukrotnie ponad atmosferyczne. A więc gdy ciecz zaczyna się minimalnie „gotować”, wzrost ciśnienia powoduje, że rośnie też jej temperatura wrzenia i proces się stabilizuje. To pozwala stosować układy chłodzenia pracujące w temperaturze ponad 100 st. C, co jest korzystne dla sprawności jednostki napędowej.

Wreszcie trzeci sposób, to stosowanie cieczy chłodzących o podwyższonej temperaturze wrzenia. Dziś nie używa się w tej roli wody, z wyjątkiem nielicznych, szczególnych zastosowań. Istnieją specjalistyczne, całkiem bezwodne płyny chłodnicze, ale w powszechnie używa się mieszaniny wody i glikolu etylenowego względnie propylenowego (ten drugi jest nietoksyczny, ale za to droższy).

Pierwszy płyn do chłodnic oparty na glikolu etylenowym został wynaleziony przez amerykańską firmę Prestone w 1927 r. Glikol etylenowy w czystej postaci charakteryzuje się temperaturą zamarzania (krzepnięcia) na poziomie -13°C oraz temperaturą wrzenia ok. 197°C. Jeżeli jednak rozcieńczymy koncentrat z wodą w proporcji 1:1 temperatura zamarzania ulegnie obniżeniu do ok. -35°C, co zapewni wystarczającą ochronę w zimie. Rozcieńczony płyn charakteryzuje się również większą temperaturą wrzenia (ok. 120-130°C) niż woda, przez co doskonale sprawdza się w okresie letnim i w samo-

chodach eksploatowanych w ciężkich warunkach. Ponieważ dobre tzw. niezamarzające płyny do chłodnic uzupełniane są też o dodatki przeciwdziałające korozji, chroniące gumowe przewody i zmniejszające tendencję do pienia oraz kawitacji (tworzenie pęcherzyków pary w miejscach gdzie występują drgania lub szybki przepływ cieczy), a ponadto mogą smarować elementy ruchome pompy cieczy, stosowanie w ich miejsce zwykłej wody (nawet destylowanej) jest zupełnie niecelowe. W niektórych nowoczesnych silnikach może być zresztą, także latem, powodem szybkiej awarii.

Co możemy i powinniśmy sprawdzać?

Przegrzanie silnika może być spowodowane nieprawidłowym działaniem układu (zepsuty włącznik wentylatora, niesprawny termostat) lub niedostateczną ilością płynu w chłodnicy. Dlatego szczególnie w lecie należy regularnie sprawdzać poziom płynu w zbiorniczku wyrównawczym lub chłodnicy. Jeżeli jest niski należy go uzupełnić płynem do chłodnic. W ostateczności, awaryjnie, należy używać wody (wyłącznie destylowanej), ale później (przed zimą) należy sprawdzić rzeczywiste parametry uzyskanej mieszaniny. Pomiaru temperatury wrzenia możemy dokonać przy pomocy testera (np. testera płynu do chłodnic Prestone). Przed zimą konieczne jest sprawdzenie temperatury zamarzania płynu. Jeżeli dla obniżenia temperatury zamarzania płynu użyliśmy koncentratu, należy pamiętać, że maksymalne stężenie glikolu etylenowego powinno wynosić 70%. Jeżeli je przekroczymy temperatura zamarzania płynu będzie znów wzrastała (do -13°C dla 100% zawartości koncentratu). Skoncentrowany glikol etylenowy również słabiej odprowadza ciepło z układu.

Ubytki płynu w układzie chłodzenia są zazwyczaj spowodowane nieszczelnościami (wycieki w chłodnicy, pęknięcia węży, korozja elementów kadłuba silnika). W tym przypadku konieczna jest wymiana części lub (najczęściej doraźnie) użycie środka uszczelniającego. Możemy do tego celu wykorzystać preparat Prestone Uszczelniacz do chłodnic, który dzięki zawartości włókien kevlaru jest w stanie trwale uszczelnić nawet duże wycieki, nie zatykając przy tym układu.

Na spadek wydajności układu chłodzenia wpływ mają zanieczyszczenia (osady z kamienia, rdza). W takim wypadku z pomocą przychodzą preparaty do płukania układu, które warto zastosować podczas wymiany płynu. Zastosowanie Prestone Płukacz do chłodnic pozwoli usunąć wszelkie zanieczyszczenia (rdzę, osady z kamienia, zabrudzenia olejowe) dzięki czemu przywrócona zostanie sprawność całego układu chłodzenia.

Płyn do chłodnic

- ▶ Ochrona przed korozją
- ▶ Ochrona przed przegrzaniem
- ▶ Ochrona przed zamarznięciem

DEKRA tested 555180028

Spełnia normy VAG G12, G12+, G12++ oraz G13

PRESTONE – MOŻESZ MU ZAUFAĆ, GDY ROBI SIĘ GORĄCO

Problemom warto zapobiegać. Nie pozwól, żeby niewłaściwy płyn do chłodnic i niesprawny układ chłodzenia zepsuły silnik w twoim samochodzie i jednocześnie wakacyjny wyjazd.

Rozwiązanie jest proste. Wybierz płyn do chłodnic Prestone, który chroni układ chłodzenia przez przegrzaniem, zamarzaniem oraz korozją przez 5 lat lub 250 000 km ciągłej eksploatacji.

Płyn do chłodnic Prestone jest odpowiedni do każdej marki i modelu samochodu, a dzięki bezproblemowemu mieszanemu się z innymi płynami chłodniczymi możesz stosować go na dolewkę w awaryjnej sytuacji.

Prestone – jeden płyn do każdej chłodnicy.

Prestone®

Generalny dystrybutor:

PPH „PARYS” Sp. z o.o., ul. Lucyny Herc 3, 20-328 Lublin, tel. +48 81 441 51 91, www.parys.pl www.prestone.pl



Czterej mistrzowie

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Ostatnie ćwierćwiecze nie było – łagodnie rzecz ujmując – łaskawe dla szkolnictwa zawodowego. Nie wdając się w głębsze analizy przyczyn, stwierdzamy jedynie marne skutki: zamiast potrzebnych techników mamy tysiące niepotrzebnych absolwentów szkół wyższych.

Ostatnie ćwierćwiecze nie było – łagodnie rzecz ujmując – łaskawe dla szkolnictwa zawodowego. Nie wdając się w głębsze analizy przyczyn, stwierdzamy jedynie marne skutki: zamiast potrzebnych techników mamy tysiące niepotrzebnych absolwentów szkół wyższych.

Szkoły zawodowe, niedoinwestowane, wbrew logice traktowane jako gorsze, nie są w stanie przygotować kadr dla dziesiątek małych i średnich firm. A przecież lepiej być dobrym rzemieślnikiem, niż słabym magistrzem. Trudno dziś o młodych ludzi przygotowanych do najróżniejszych zawodów. Problem leży między innymi w technologiach. Świat pędzi poszukując coraz lepszych materiałów, narzędzi i metod produkcji, napraw, serwisowania i konserwacji. Widać to świetnie w branży motoryzacyjnej. Szkoły zawodowe mają mało imponujące zaplecze pozwalające na nauczanie młodzieży współczesnych technologii. W podręcznikach wciąż omawia się rozwiązania aktualne ćwierć wieku temu. Skostniały system oświaty niezbyt chętnie przyjmuje do wiadomości dynamicznie rosnące potrzeby gospodarki. Wobec takiego stanu rzeczy wielkie firmy zaczynają wspierać szkolnictwo zawodowe. I czynią to w dobrze pomyślanym własnym interesie. Ich nowe technologie muszą być stosowane według określonych reżimów, inaczej cała ta nowoczesność, ekonomika i ekologia nie będzie warta funta kłaków.

Z przykładem takiego działania mieliśmy okazję zapoznać się w ośrodku szkoleniowym AkzoNobel w Pruszkowie pod Warszawą. Odbył się tam finał konkursu, w którym uczniowie jednej ze szkół rywalizowali o tytuł Top Gun Junior.

Konkurs jest swoistą wisienką na torcie, a tortem jest stała współpraca AkzoNobel z Zespołem Szkół Samochodowych i Licealnych nr 3 w Warszawie. Stworzony przez specjalistów AkzoNobel program pomaga uczniom poznać najnowocześniejsze techniki lakiernicze i stosowanie współczesnych narzędzi w praktyce. Uczniowie mogą korzystać z wiedzy ekspertów oraz najlepszych materiałów lakierniczych ucząc się według autorskiego programu. Całoroczne szkolenie obejmuje ponad 150 godzin zajęć teoretycznych i praktycznych, realizowanych w szkole oraz w Centrum Szkoleniowym AkzoNobel w Pruszkowie. Nauka odbywa się w kilkusobowych grupach.

W efekcie absolwenci szkoły rozchwytywani są przez te zakłady, które wykonują prace lakiernicze na najwyższym poziomie. Program ten cieszy się ogromnym zainteresowaniem kadry nauczycielskiej i samych uczniów, natomiast konkurs jest niejako dodatkiem do trwającej już kilka lat współpracy koncernu i szkoły. Konkurs wspierają również firmy 3M oraz Sata, które udostępniają cały szereg narzędzi i środków niezbędnych w pracy lakiernika.

W czasie trwającego kilka godzin konkursu polegającego na wykonaniu dość skomplikowanej pracy lakierowania (z utrudnieniami) elementu samochodu jury wskazało zwycięzcę. My jednak pomijamy klasyfikację, stwierdzając, że zawodowy poziom całej czwórki jest znakomity. Zadaniem jury było wskazanie tego, który otrzyma tytuł Top Gun Juniora. My, dzięki „licentia poetica” tytuł ten przyznajemy całej czwórce finalistów: Wojtek Zientak, Bartek Trzebiński, Mateusz Podbielski i Bartłomiej Zgiet. Gratulacje. ■

Skuteczne chłodzenie

TEKST I ZDJĘCIA: JERZY DYSZY

Silnik samochodu powinien pracować w dość wąskim zakresie (wysokich) temperatur, niezależnie od warunków zewnętrznych i stylu jazdy. Odpowiada za to układ chłodzenia – dziś zespół bardziej skomplikowany, niż może się nam wydawać.

Przeciętny kierowca nie musi w szczegółach znać praw termodynamiki rządzących pracą silnika tłokowego, jednak chyba każdy zdaje sobie sprawę, że sprawy cieplne odgrywają tam podstawową rolę. W skrócie można powiedzieć: energia mechaniczna, którą wytwarza silnik, bierze się ze spalania paliwa (benzyny, oleju napędowego, gazu). Chytry wynalazek panów Otto lub Diesla pozwala na przetworzenie energii rozprężających się spalin w ruch obrotowy, który poprzez układ napędowy (liczne wały i przekładnie, których działanie także wydaje się czarna magia) obraca koła napędzające pojazd.

Przykry sprawa związana z przetwarzaniem ciepła na energię mechaniczną jest taka, że nie można tego zrobić bez strat, i to ogromnych. Koniec końców od 60% (teoretycznie) do 80% (w praktyce) energii cieplnej jaką mieliśmy w paliwie musi być rozproszone w powietrzu. Część rozprasza się naturalnie, wraz z ciągle gorącymi spalinami lub przez promieniowanie (każdy kto otworzył pokrywę silnika podczas jego pracy, wie jak tam gorąco), ale około 30% tej energii należy wychwycić i odprowadzić przez specjalny układ, zwany układem chłodzenia silnika.

Jego rola jest niezwykle istotna, a działanie skomplikowane. Wnętrze silnika jest dość zawiłym mechanizmem, zbudowanym z wielu różnych części. I wcale nie jest tak, że wszystkie one mogą oraz powinny pracować w tej samej temperaturze. Wręcz przeciwnie – istnieje wręcz pojęcie „gospodarka cieplna silnika”, ściśle związane ze sprawnością przetwarzania energii cieplnej na mechaniczną, kwestiami ekologicznymi oraz trwałością jednostki napędowej. Można nawet powiedzieć, że tym „lepszy” jest silnik samochodowy, im większą kontrolę na kwestiami cieplnymi w jego wnętrzu udało się uzyskać jego konstruktorom. A ponieważ warunki pracy silnika są

nieustannie zmienne, także i układ chłodzenia musi się niezwłocznie dostosowywać do tego czy jedziemy szybko czy powoli lub pod górę czy w dół, czy temperatura zewnętrzna jest niska czy wysoka, czy silnik właśnie się rozgrzewa czy też może być już zbyt gorący itp.

Jeszcze 20 – 30 lat temu układy chłodzenia silników samochodowych były względnie proste (jedna chłodnica cieczy, jeden mechaniczny wentylator, jeden termostat zarządzający raptem dwoma obwodami cieczy chłodzącej plus jedna nagrzewnica w kabinie). Ważną zmianą było wprowadzenie najpierw ciśnieniowych układów chłodzenia, a potem elektrycznie sterowanych wentylatorów chłodnicy (z czujnikiem temperatury cieczy). Natomiast dzisiaj układ chłodzenia silnika spełniającego najnowsze normy czystości spalin i współpracującego zarówno z klimatyzacją, jak i z chłodnicą



oleju oraz chłodnicą recykulowanych spalin, to skomplikowana „fabryka”, wyposażona nierzadko w kilka (elektrycznych) pomp cieczy oraz wiele obwodów zarządzanych przez skomplikowane, sterowane elektronicznie zawory. Wszystko po to, aby w kabinie ciepło robiło się już kilka minut po uruchomieniu silnika, by przy wolnej jeździe ograniczać opory oleju przez zwiększenie jego temperatury, z kolei by przy pełnym obciążeniu temperatura

w pewnych obszarach silnika była niższa (!), dla uniknięcia nieprawidłowego spalania i zwiększenia trwałości niektórych części, itp. itp. A na końcu chodzi o zwiększenie owej rzeczywistej sprawności silnika, o której wspomnieliśmy na początku, choć o jeden czy dwa procent. Żeby szczęśliwi byli tzw. ekolodzy, oraz my, przy kasie na stacji benzynowej. Właśnie nad tym pracuje układ chłodzenia w naszym nowoczesnym samochodzie. ■



Lśniące ozdoby

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: AUTOR, CLASSIC CHROME

Samochody od zawsze poza walorami użytkowymi, miały również cieszyć urodą. Ich formy, kolory i materiały uzupełniały lśniące detale. Podobnie jak zgrabną, piękną i dobrze ubraną kobietę zdobi biżuteria, tak samochód zdobią detale chromowane.

Tego trafnego porównania użył właściciel Pracowni renowacji elementów chromowanych Classic Chrom, inż. Hubert Michałowski. Przyznać trzeba, i barwnie, i trafnie. No, dobrze, jest metafora, ale czym tak naprawdę jest zakład Classic Chrome? Galwanizernią? Zakładem ślusarskim? Metaloplastycznym? Zakładem renowa-

cji samochodowych detali metalowych? Dziennikarzowi jest trudno jednoznacznie określić profil zakładu, w którym zżarty przez rdzę, pogięty zderzak potrafią zmienić w idealnie gładkie cacko, nieraz piękniejsze, niż było w chwili pierwszej rejestracji samochodu. Albo dziurawy i pordzewiały kołpak koła Warszawy odnawiają tak, że mógłby służyć jako hipsterska patera do owoców. Tyle że hipsterom patery niepotrzebne, a kołpak i tak musi trafić na swoje miejsce w odrestaurowanej Warszawie.

Technologia galwanizowania, a właściwie galwanostegii, czyli elektrolitycznego pokrywania metalem (chromem, niklem, miedzią, złotem, kadmem i innymi) przygotowanej uprzednio powierzchni jest dość prosta. Przedmiot

umieszcza się w wannie wypełnionej roztworem kwasu, a przepływający między elektrodami prąd elektryczny powoduje pokrycie przedmiotu odpowiednim metalem. Proste? Niekoniecznie. Zakład galwanotechniczny musi dysponować potężną infrastrukturą elektryczną.



Wartość prądu może sięgać 3 tysięcy Amper. Takim obciążeniami oczywiście towarzyszą odpowiednio imponujące rachunki za energię. Wanna, w której odbywa się elektroliza, skład kąpiel, elektrody... To pierwsze wyzwania do opanowania. Nie wymagają jakiejś nadzwyczajnej wiedzy, jednak nietrudno o błąd, którego konsekwencje mogą być bardzo kosztowne. O ile przygotowanie procesu na potrzeby chromowania setek takich samych elementów przemysłowych jest stosunkowo proste, to schody zaczynają się, gdy przychodzi naprawa unikalnych elementów do samochodów klasycznych. Często są one odkształcone, o niejednorodnej powierzchni, z ubytkami zjedzonymi przez rdzę. Na przestrzeni lat w motoryzacji stosowano różne metale i odlewy. Początki motoryzacji to metale szlachetne takie jak miedź i jej stopy, oraz zderzaki przypominające bardziej resory, wykonane ze stali sprężystej. W okresie powojennym odlewy mosiężne zastępowano tanimi,



Pierwszym etapem naprawy jest ocena stanu elementu i rodzaju materiału z jakiego jest on wykonany. Potem



mało trwałymi stopami cynku i aluminium, ozdobne listwy zamiast chromowania polerowano.

określa się technologię renowacji; czynności, rodzaj procesów i kolejność poszczególnych działań. Błąd w ocenie



lub niewłaściwe podejście na którymkolwiek z etapów, może zakończyć się bezpowrotnym zniszczeniem elementu.

Proces naprawy rozpoczyna się od czyszczenia i usuwania w procesie elektrolizy starych powłok. Potem naprawy ubytków (spawanie), prostowanie, szlifowanie, wstępnie obrobiony element pokrywa się galwanicznie miedzią, która ze względu na swoje właściwości wnika głęboko w strukturę pokrywającego metalu, zabezpieczając go antykorozyjnie przed dalszą degradacją. Pełni ona również rolę „szpachli”; w odróżnieniu od tej lakierniczej, ma ona grubość zazwyczaj od 50 do 150 mikronów. Pokryty miedzią element trafia w ręce doświadczonych szlifierzy i kiedy już uzyska idealną powierzchnię może być pokryty niklem który stanowi bazę dla cienkiej (od 2-5 mikronów) srebrzystej powłoki chromu. Lśniące, czysta część starannie zapakowana oddawana jest klientowi. I niczym kolia kobietę zdobi karoserię pięknego samochodu. A ja nadal nie wiem, jak jednym słowem określić profil działania Pracowni Cassic Chrom...



Słodko-gorzkie safari

TEKST I ZDJĘCIA: RAJMUND G. BINISZEWSKI

Do kalendarza imprez sportowych po wielu latach nieobecności powrócił rajd Polskie Safari. 36 edycja tej imprezy odbyła się 10 i 11 lipca w Warszawie.

Start i prolog wyznaczono na piątek pod Centrum Olimpijskim a metę i uroczyste rozdanie nagród w sobotni wieczór pod Pałacem Kultury. Na starcie pojawiło się 91 ekip. Od kilku lat sport motorowy w Polsce nie dość że nie rozkwita to wręcz więdnie a nawet usycha. Ktoś wreszcie pomyślał że Rajdowe Mistrzostwa Polski Samochodów Terenowych, Puchar Polski w Rajdach Baja i Rajdowy Puchar Polski Samochodów Terenowych można połączyć w jedną imprezę i w ten sposób zgromadzić na starcie niemałą liczbę zawodników.

A dodatkową atrakcją dla publiczności jest możliwość podziwiania rywalizacji nie tylko wśród kierowców samochodów, ale też motocykli, quadów i pojazdów UTV. Organizator w strefie kibica zaplanował mnóstwo atrakcji dla mającej licznie przybyć publiczności. Tylko ta jakoś się nie pojawiła. No cóż można to zwać na pogodę, albo na sezon urlopowy, albo... nikt nie wiedział, że w Warszawie będzie rajd. Na oficjalnej stronie rajdu na dwa dni przed imprezą nie było żadnej informacji o lokalizacji odcinków specjalnych, stref kibica itd.

Atrakcje w strefie kibica zaplanowano na piątek od godz. 10:00. I chociaż są wakacje, to ci co akurat nie wyjechali na urlop, w większości o tej porze pracują. W sobotę rozegrano trzy odcinki specjalne o łącznej długości ponad 100 km. Właściwie to był jeden odcinek pokonywany trzykrotnie. Trasę oesu wytyczono na poligonie w Rembertowie. Trasa znana i nie lubiana przez zawodników i to nie tylko polskich. Jedyny Polski odcinek specjalny legendarnego rajdu Paryż Moskwa Pekin w 1992 roku odbył się właśnie na tym poligonie. →→





Wielki finał pod Pałacem Kultury wypadł blado. Na ogromnym telebimie wyświetlano reklamy producentów żywności na zmianę z producentami wyposażenia łązerek i listą patronów medialnych, niestety nic na temat samego rajdu. Mimo systemu pozwalającego śledzić na żywo wyniki zmagania, organizator miał problemy z ustaleniem miejsc jakie zajęli poszczególni zawodnicy.

Był w Warszawie rajd, to nic że trasa była trochę nudna i specyficzna, zawodnicy reprezentowali wysoki poziom przygotowania sprzętu i umiejętności, tylko nikt go nie widział. A szkoda. Po sukcesach Polaków w tegorocznym rajdzie Dakar wydawać by się mogło, że rajdy terenowe powinny zyskiwać na popularności. I pewnie tak jest. Tylko trzeba pamiętać że oprócz samej rywalizacji, potrzebny jest kibic bo to on przyciąga sponsorów. Ci powodują że są środki na starty w zawodach rangi międzynarodowej. Można tu jeszcze długo snuć ten wątek. Lubimy kiedy nasi sportowcy odnoszą sukcesy na arenach międzynarodowych. Tylko nic nie robimy żeby im to ułatwić.





dyscyplina z historią

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSLAW RUTKOWSKI

W czasie wyścigu górskiego La Turbie w 1903 roku spinka od mankietu zakleszczyła manetkę gazu w samochodzie hrabiego Eliota Zborowskiego. Samochód wyleciał z trasy, wypadek skończył się tragicznie.

Hrabia Zborowski był, według dostępnych źródeł, pierwszą ofiarą wyścigów górskich. Dyscyplina ta narodziła się jako test szybkości samochodów – wspinaczka stanowiła lepszy test osiągnięć samochodu niż pokonanie tego samego dystansu na drodze bez wzniesień. Szybko okazało się, że tymi samymi samochodami różni kierowcy osiągnęły szczyt w różnym czasie. Właśnie przy okazji narodzin tej dyscypliny ujawniono, że w sporcie samochodowym o wyniku decyduje nie tylko konstrukcja i osiągi pojazdu, ale również umiejętności kierowcy; doświadczenie,

talent i technika jazdy. W wyścigach górskich nadal widać to bardzo dobrze.

Dyscyplina debiutowała wyścigiem na La Turbie w 1897, który sześć lat później okazał się tragiczny dla angielskiego arystokraty polskiego pochodzenia.

Wyścigi górskie polegają na jak najszybszym pokonaniu wytyczonego na krętej trasie podjazdu. Trzeba dodać, że polska nazwa tej dyscypliny, „wyścigi górskie”, jest myląca. W rzeczywistości nie są to wyścigi (zawody wielu załóg ze wspólnego startu, gdzie wygrywa pierwszy na mecie), ale tzw. próba wyści-

gowa, czyli solowa jazda na czas. Zawodnicy startują pojedynczo, najczęściej co minutę. Trasa musi spełniać określone wymogi bezpieczeństwa, jest zamknięta dla ruchu, a jadący zawodnik przez cały czas jest obserwowany przez sędziów. Anglosasi nazywają takie zawody po prostu „hillclimb”, a na przykład Czesi „do vrchu” czyli „pod górę”.

Umiarkowane koszty organizacyjne, stosunkowo niewielkie koszty startu, dopuszczenie do rywalizacji praktycznie wszystkich samochodów sportowych i fakt, że w Polsce mamy co najmniej



cztery atrakcyjne trasy spełniające kryteria homologacji to główne, ale nie jedyne powody, dla których wyścigi górskie cieszą się niesłabnącą popularnością. Najważniejszy jest fakt, iż każdy wyścig gromadzi co najmniej kilkunastotysięczną widownię. Kibice obserwują rywalizację praktycznie nie ruszając się z wybranego miejsca, w (zazwyczaj) „pięknych okolicznościach przyrody” i w atmosferze pikniku. Za kibicami idą media, za mediami kolejni kibice a za nimi sponsorzy, którzy mają do ugrania swoje cele marketingowe..

Tegoroczne Górskie Samochodowe Mistrzostwa Polski zaplanowano na sześciu trasach w Polsce i dwóch na Słowacji od maja do września. W ciągu weekendu rozgrywane są dwie rundy, w sezonie miało być rozegrane 16. rund, jednak zawody w Jahodnej zostały odwołane. Do końca sezonu zostało jeszcze 6 rund, rywalizacja o tytuły mistrzowskie w różnych klasach toczyć się będzie do ostatniej imprezy.

31 lipca - 02 sierpnia, Banovce-Jan-kov Vršok, Banovce

21 - 23 sierpnia, 18. Grand Prix Sopot-Gdynia, Sopot

11 - 13 września, 12. Wyścig Górski Prządki, Korczowa

Święto rajdów



TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Niezależnie od tego, czy odbywał się na Dolnym Śląsku, czy w Krakowie, czy jechał przez całą południową Polskę, czy na mazurskich szutrach, Rajd Polski zawsze był pięknym, radosnym świętem. Towarzyszyła mu szczególna atmosfera wielkiego sportu, zaciętej rywalizacji najlepszych kierowców w doskonałych samochodach.

Na Rajd Polski ruszamy w czwartek, rano, ale nie o świcie. Do Mikołajek jest nieco ponad 200 km, zatem na 16.00, bez forsowania tempa zdążymy. Na ławeczce wieziemy Volvo. Rajdowe, zabytkowe, prawdziwy unikat. PV 544. Po kilku latach prac remontowych gotowe do startu, lśniące czerwonym lakierem i chromem na felgach. W komorze silnika też pięknie. Ciekawe, jak spisze się w swoim naturalnym środowisku, na szutrowej trasie Rajdu Polski. Z tą trasą to przesada, klasyki mają jeździć jedynie na torze w Mikołajkach, tuż przed współczesnymi rajdówkami. Po czterech godzinach jazdy dojeżdżamy do Mikołajek. Pół godziny później dojeżdża Alfa Romeo GT Junior – niemal taka sama, jak opisywana w pierwszym wydaniu magazynu iAuto. Też jest wła-

snością Andrzeja Wodzińskiego, postaci w światku sportów samochodowych bardzo znanej, cenionej i z nieprzeciętnymi sukcesami sportowymi na koncie. Sam zasiada za kierownicą Volvo, Alfę poprowadzi rajdowa legenda, Tomasz Ciecierzynski.

Od kilku lat przed współczesnymi urządzeniami rajdowymi na trasie prologu Rajdu Polski prezentują się klasyki sportowe. Dobrze przygotowanych samochodów wyczynowych w wieku powyżej 25 lat jest w Polsce całkiem sporo. Co najmniej pół setki. Spodziewałem się zobaczyć w akcji kilkanaście perełek, spotkać polskich legendarnych kierowców. Nic z tego. Na tor w Mikołajkach przyjechało zaledwie pięć samochodów: dwa Polonezy, Mitsubishi Galant, Volvo i Alfa Romeo. Załogi przejechały po kilka

okrążeń praktycznie bez publiczności, bez pomiaru czasu, właściwie o nic. Trzeba powiedzieć jasno – kompletnie bez sensu. Komuś bardzo zależało na tym, aby klasyczne auta i legendarni kierowcy mogli uczestniczyć w tym nadzwyczajnym wydarzeniu, jakim jest Rajd Polski. Komuś jednak kompletnie na tym nie zależało. Komu i na czym zależało – nie wiadomo. Wiadomo natomiast, że zaproszenie mistrzów sprzed lat, kierowców i właścicieli odbudowanych z pietysmem aut jest znakomitym pomysłem. Ale zabrakło pomysłu jak i co zrobić, aby i oni, i kibice mieli z tego uciechę i pożytek. Szkoda wielka, bo klasyczne auta sportowe mogły być ozdobą wspaniałej imprezy, dodać jej blasku i szlachetnej patyny, szkoda, bo publiczność mogłaby zobaczyć jak, nie

tak przecież dawno, wyglądały samochody rajdowe, a bohaterowie rajdów sprzed lat dowiedzieliby się, że o nich i ich sukcesach nie zapominamy. Tym bardziej, że Rajd Polski chwali się tradycją sięgającą niemal stu lat, dłuższą historią ma jedynie Rajd Monte Carlo.

Od dwóch lat Rajd Polski jest rundą WRC (Rajdowych Mistrzostw Świata) i na Mazury zjeżdżają tłumy kibiców.

Nie było aż takich tłumów sześć lat temu (też był to rajd WRC), nie było takich tłumów, gdy załogi w Rajdzie Polski zdobywały punkty do Mistrzostw Europy. Zmieniło się to z dwóch powodów: jeden to WRC, drugi to Robert Kubica. Najlep-

sze załogi świata i rywalizujący z nimi Polacy; genialny kierowca, Robert Kubica i doświadczony pilot, Maciej Szczepaniak. Na mecie zajęli ósme miejsce, co jest sukcesem trudnym do przecenienia, zwłaszcza że kierowca ma wciąż nie do końca sprawną rękę i jeździ w samochodzie nieco ustępującym tym z zespołów fabrycznych. W rajdzie wystartowało też kilka innych naszych załóg, ale o walce z czołówką nawet nie mogli marzyć. ■







Na wschód (cz.2)

TEKST I ZDJĘCIA: RAJMUND G. BINISZEWSKI

Podróżując przez Rosję bez względu na długość czy szerokość geograficzną mija się poprzewracane płoty i wałce się chałupy. Wraki pojazdów w rowach i pogubiony ładunek.

Największym zaskoczeniem jakie mnie spotkało to kilkunastometrowy pień drzewa leżący na środku drogi. Dobrze że leżał wzdłuż. Cały ten obraz sprawia wrażenie, że nikomu tu na niczym nie zależy. Mieszkańcy miasteczek są tak pochłonięci swoimi sprawami, że często nie wiedzą nawet dokąd prowadzi droga przy której mieszkają. Większość pojazdów na pierwszy rzut oka nie powinno ruszyć z miejsca. Skorodowane, naprawiane metodami chałupniczymi jakoś działają. A ich stan techniczny? Lepiej się nad tym nie zastanawiać, jedzie, zna czy się sprawny.

Klimat tu bardzo surowy. W niektórych rejonach zimą temperatura spada nawet poniżej - 60 st. C, a latem zdarza się upał ponad 30 st. C. Okres letni to niekiedy tylko 3 miesiące. Wydawać by się mogło, że te tereny mogą zamieszkiwać tylko kosmici. Ale nie. Miejscowi nie dość, że są zadowoleni z życia, to na dodatek nie chcieliby mieszkać nigdzie indziej.

Docieram do rzeki Audan. Czekam na przeprawę promową. Od grudnia do maja ten fragment przejeżdża się zamrzniętym korytem rzeki. Jest końcówka września, a zatem prawie środek lata. Nie raz przeprowałem się promami,

więc i ta przeprawa nie wydawała się być jakimś szczególnym wyzwaniem. Otóż myliłem się. Na początek próbuję ustalić kiedy będzie prom. Jutro - odpowiada mi człowiek z zeszytem w rękę, jednocześnie coś notując. Jest długa kolejka oczekujących a zatem pewnie się nie zmieszczę. Trochę byłem zdziwiony bo na brzegu stało tylko kilka aut. Rano przypląwa prom. Patrzę i oczom nie wierzę. Ta zardzewiała skorupa to ma być prom. Zrozumiałem dlaczego się nie zabiorę. Pytam kiedy będzie następny. Może po południu - otrzymuję w odpowiedzi. Po południu nic nie przypląnęło. Jutro będzie na pewno. Mglisty



poranek nie wróży nic dobrego. Promu nie ma. Pewnie jutro przypląnie. Mam dużo czasu, postanawiam posprawdzać jakie zniszczenia w aucie poczyniły wyboje prawie 2 tys. kilometrów drogi. Przydało by się pospawać uchwyt chłodnicy i mocowanie halogenów. Ruszam zwiedzać okolicę. Niedaleko przystani jest osada, widziałem tam jakąś bazę ciężkiego sprzętu, pewnie też jest jakiś sklep, bo przydało by się uzupełnić prowiant. W warsztacie powitało nas trzech mężczyzn w kombinezonach wykazujących duże zainteresowanie samochodem. Wypakowany Nissan na obcych tablicach często wzbudzał zainteresowanie u miejscowych. Pytali skąd i dokąd jadę, czy mi się tu podoba i właściwie po co to robię. Spytałem ich czy mogą

mi pomóc. Panowie bystrym okiem obejrzeni cały samochód. Pospawali to o co prosiłem plus jeszcze to co sami zauważyli i po konsultacji stwierdzili, że jeszcze kilkana drobnych poprawek trzeba dokonać. Przy okazji poprawili też robotę po panach z Irkucka. Po dokonaniu napraw, której towarzyszyła miła pogawędka, pytam się ile mam zapłacić za ich pomoc. A oni mówią, że nic. Jak to nic? Poświęciliście swój czas, wykorzystaliście swoje narzędzia itd. Bardzo dziękuję za pomoc, ale czy na pewno nie chcecie pieniędzy. Panowie zgodnie wykazują zadowolenie że mogli mi pomóc, a czasu to mają dużo, i wszystko co im jest potrzebne też mają. Nagle jeden pyta czy mam dolary i czy mógłbym mu dać jednego bo oni nigdy nie

widzieli dolarów. Nigdy nie widziałem człowieka który tak by się ucieszył na widok dolara. Jeszcze większym zaskoczeniem było jak poprosili mnie żebym im się podpisał na tym dolarze bo oni go powieszą na ścianie w warsztacie jako pamiątkę. To było jedno z moich najmielszych przeżyć nie tylko z tej wyprawy.

Na przystani dowiaduję się że popołudniowy prom nie przypląnął. Może jutro przypląnie. Może? A co to za różnica dzisiaj czy jutro, przypląnie na pewno. No cóż, może jest bez różnicy, ale nie dla wszystkich. Plan wyprawy nie był napięty, jednak nie przewidywałem 3 dni oczekiwania na prom. I wciąż nie wiadomo, czy jutro się przeprowadzi.

Na brzegu pojawiają się dwie duże ciężarówki. Kierowcy najwyraźniej →→





nie przejmują się tym kiedy się przeprawią. Jak się za chwile okaże są doskonale przygotowani na krótsze lub dłuższe oczekiwanie. Pytają mnie czy nie potrzebuję jakiejś pomocy, czy nie jestem głodny, albo spragniony, a właściwie to by im było bardzo miło jak bym do nich dołączył. Zasiadliśmy w szoferce starego urala. Kierowca w wieku przedemerytalnym dzielił się wszystkim co miał.

A miał niemal wszystko: wódkę, zakąski w postaci różnego rodzaju przetworów wykonanych przez jego żonę a nawet ciasto. Z naszej rozmowy dowiedziałem, żeby na drodze ktoś pozostał sam. To obowiązek pomóc komuś kto ma kłopoty. Przed wyjazdem warto zapytać się tych jadących z przeciwka czy szlak jest przejezdny. Gruntowe drogi po opadzie deszczu mogą zamienić się albo

w bagno, albo w rzeki. Do tego większość mostów jest zniszczona i rzeki pokonuje się brodami, których głębokość jest albo po kostki, albo kilka metrów. Nikogo nie dziwi fakt dwu trzy czy nawet cztero-dniowego spóźnienia. Pamiętaj to nie Rosja to Syberia tu nikt nie pozwoli ci zginąć.

Następnego dnia w południe zapakowałem się na prom. cdn...



Podstawy off-roadu



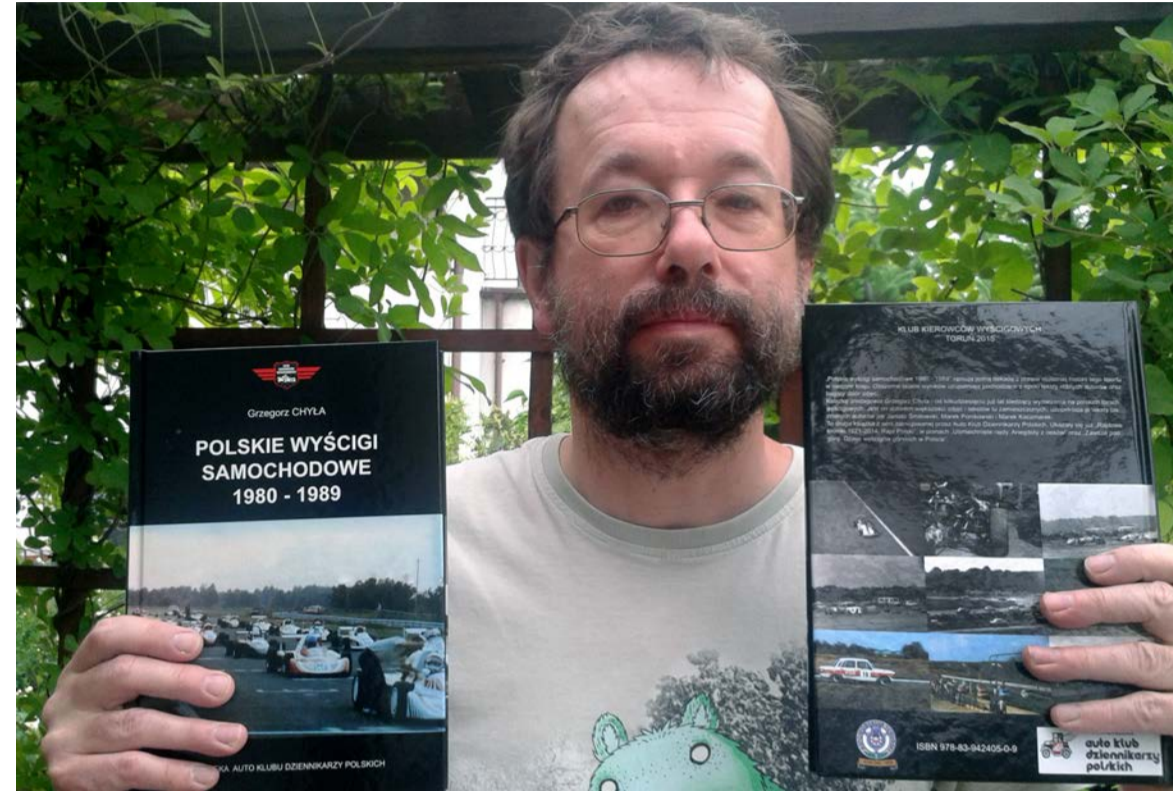
Sławomir Makaruk, gdy nigdzie nie wyjeżdża czuje się źle, jak sam mówi, rdzewieje i gnuśnieje. I na taki czas przerw między wyprawami wymyślił sobie sposób na Przygodę – opisuje wszystko na swoim blogu na platformie „Na Temat”: „Szybkie oderwanie się od codziennych problemów połączone z wysiłkiem fizycznym działa na mnie również oczyszczająco. Pomaga w znoszeniu nudnych obowiązków. Wykonuję wolny zawód, więc teoretycznie nie powinienem podlegać stresowi jak pracownicy Mordoru. Nie powinienem, ale każdy ma swojego demona, mola, który go gryzie. Ja też jak każdy z nas, albo przynajmniej większość z nas, szukam rozwiązania problemu, pozbycia się lęków czy odreagowania stresu.” Może i dla Was będzie to dobry pomysł. A w kolejnym odcinku podstaw 4x4 zobaczycie jak należy pokonywać trawersy i koleiny.



<https://www.youtube.com/c/lautowebsite>

Historia kołem się toczy

MIROŚLAW RUTKOWSKI



Tym razem kołem wyścigowym. Dziesięciolecie 1980-1989 na torach wyścigowych w Polsce opisał Grzegorz Chyła. Jak wiadomo czas był to trudny, sport samochodowy nie cieszył się nadmierną łaskawością władz, ale też – warto o tym wiedzieć - nie był tępiony. Autor wykonał ogromną pracę gromadząc dziesiątki informacji o każdym torze, każdym wyścigu, każdym zawodniku. Wszystko to znalazło się w książce w postaci tabelki. Ta benedyktyńska wręcz praca była trudnym wyzwaniem, tym bardziej, że nie istnieje archiwum PZM, gdzie wszystkie dokumenty ulegają po pięciu latach niszczeniu. Niepełne archiwa prywatne, zawodna pamięć i niewiele fotografii to dla kronikarza przeszkody niemal nie do pokonania. Niemal, bo Grzegorz Chyła cały ten czas osobiście śledził poczynania zawodników, najpierw na torze pod Kielcami, z czasem na wszystkich torach w Polsce. Zgromadził imponujące archiwum, jednak jak sam przyznaje we wstępie, okazało się ono dalece niewystarczające. Autor posłużył się znakomitym zabiegiem – wykorzystał archiwa prasowe. Przytoczone artykuły nie tylko odnoszą się do konkretnych wydarzeń, ale także świetnie oddają klimat tamtych czasów. O jedno mam tylko do Wydawcy pretensje – o fotografie. Zebrane z wielką pieczołowitością, wygrzebane niemal z niebytu, odnalezione w prywatnych albumach znalazły się w książce praktycznie bez ingerencji. Jak rozumiem był to zabieg celowy – chodziło o oddanie klimatu również przez ich stan techniczny. Jednak moim zdaniem należało poddać je współczesnej technice Photoshopa; nic by nie straciły na autentyczności, a wiele zyskały na jakości.

Książka przeznaczona jest dla wąskiej grupy odbiorców, tych którzy uczestniczyli w odległych dziś wydarzeniach, dla zainteresowanych wyścigami i zmianami jakie następują w tej dyscyplinie i kibiców, którzy widząc dziś na torach historyczne Formuły czy Maluchy, chcieliby wiedzieć więcej. Dużo więcej.

„Polskie wyścigi samochodowe 1980 – 1989”

Grzegorz Chyła

Biblioteka Auto Klubu Dziennikarzy Polskich

Wydawca – Klub Kierowców Wyścigowych Automobilklub Toruński

ISBN 978-83-942405-0-9

Cena: 60 zł +koszt wysyłki,

Zamówienia: at@automobilklubtorunski.pl



Śledząc, nawet niezbyt starannie, nowości w prawie, ciśnię się na usta pytanie do rządzących – Czy nie przesadzacie z robieniem sobie jaj z kierowców? Czy już macie tak wiele roboty z uchwalaniem ustaw, że brakuje czasu na myślenie?

Jeszcze przed wyborami prezydenckimi udało się wprowadzić w życie odbieranie prawa jazdy tym, którzy w mieście przy ograniczeniu do 50 km/h jadą o 50 km/h więcej. Nie wyłączając służb ratowniczych, policji i wszystkich kierowców, którzy prowadzą samochody uprzywilejowane. Na dodatek procedura ma charakter administracyjny, czyli nie ma możliwości rozstrzygnięcia przez sąd, czy wykroczenie rzeczywiście miało miejsce. Krótko mówiąc - schrzaniona ustawa. Przy okazji głośno zrobiło się o urządzeniach pomiarowych, jakimi dysponuje policja – są niewiarygodne, nie spełniają wymogów prawa. Wolę tego nie komentować.

Po wyborach prezydenckich w rządzie trzęsienie ziemi. Nowy minister zdrowia, świetny lekarz, fachowiec co się zowie, profesor Marian Zembala, na początek urzędowania komunikuje, że ma zamiar wprowadzić „podatek Religi”. No i znów ręce opadają. Przecież to już było, PIS ubrał kierowców w dodatkowe koszty. Siedem lat temu, za sprawą ówczesnej minister zdrowia Ewy Kopacz, podatek ten został zlikwidowany. Jednocześnie nowelizacja prawa umożliwiła NFZ dochodzenie na drodze sądowej zwrotu poniesionych kosztów od sprawcy wypadku. Niezbyt fortunne rozpoczęcie urzędowania...

W ramach tego samego rządowego trzęsienia posadami, wiceministrem infrastruktury i rozwoju oraz pełnomocnikiem rządu ds. bezpieczeństwa na drogach został Paweł Olszewski. Plany ma ambitne i sensowne. Zapowiada przegląd i uporządkowanie oznakowania (pilotażowy program w Bydgoszczy), urealnienie danych dotyczących przyczyn kolizji i wypadków (zmuszenie policji do rzetelnego opisu każdego zdarzenia), obok opresyjności wobec kierowców ma zamiar informować i edukować użytkowników dróg, wyśmiał wytyczne nakazujące wystawienie 1,7 mln mandatów, jednoznacznie ocenił projekt wprowadzenia stref niedostęp-

nych dla starszych samochodów, zadeklarował, że celem nadrzędnym nie jest nękanie kierowców, lecz chronienie życia i zdrowia wszystkich użytkowników dróg. Wszystko to brzmi bardzo dobrze. I gdyby takie sygnały rządzący nadawali od 2007 roku, ba nawet od 2011 – brzmiałoby to wiarygodnie, może nawet coś z takich zapowiedzi dałoby się zrobić. Ale teraz? Trzy miesiące przed zakończeniem kadencji? To raczej głośny okrzyk – guzik zrobiliśmy, chociaż mamy ludzi, którzy potrafiliby...

Słuszny zamiar eliminowania z ruchu drogowego tych, którzy zagrażają innym odebrany został jako działanie przeciwko kierującym. Żle ustanowione prawo utrwała nieprawdziwy wizerunek naszego Państwa - Państwa opresyjnego, niesprawnego i chciwego, wrogiego obywatelom. Nakazanie policji, aby wystawiła ileś tam mandatów ilustruje sposób myślenia wysokich urzędników, ministrów, ogólnie - rządzących. Myślicie, że opozycja ma do tego inny stosunek? Że Szydło i spółka to prospołeczna ekipa? PIS jeszcze nie wrócił do władzy, a już obiecuje, że robi swoje prawo, a sprawiedliwość będzie po ich stronie. Już to przerabialiśmy.

Ale tak dla równowagi – jeździmy po Polsce. Opowieści o złych drogach można między bajki włożyć. Pewnie, zdarzają się ordynarne zagrywki „lokalesów”, którzy zostawiają poromontowe ograniczenia prędkości i ustawiają się z radarem, aby wyczesać trochę kasy z kierowców. Ale to już naprawdę rzadko. Wciąż kierowcy od policji nie widzą wsparcia i dbania o bezpieczeństwo – chociaż publicznie rzecznicy i komendanci deklarują, że funkcjonariusze nic innego nie robią. Prawda leży pośrodku – kilka dni temu, w czasie fotografowania ustawionego na poboczu auta podjechał radiowóz i policjanci spytali, czy nie potrzebujemy pomocy! Tak było!

Najłatwiej wynajdywać niewłaściwe działania, opóźnienia, błędy i niekompetencję. Potem ubrać to w mocne słowa, wyolbrzymić i podkolorować i opisać jako stan permanentnej rui i poróbstwa. Tymczasem świat nie jest czarno-biały, każdy, kto coś robi, popełnia błędy, nie wszystko jest zrobione dobrze, ale też i nie wszystko spieprzone. ■

iauto magazyn

WYDAWCA

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

REDAKTOR NACZELNY

Mirosław Rutkowski

DTP

Rajmind G. Biniszewski

ZESPÓŁ i WSPÓŁPRACOWNICY

Rajmund G. Biniszewski, Marcin Buczkowski, Tomasz Ciecierzyński, Andrzej Dąbrowski, Jerzy Dyszy, Henryk Gawuć, Andrzej Glajzer, Joanna Kalinowska, Mariusz Leśniewski, Anna Lubertowicz-Sztorc, Maria Modzelan, Andrzej Penkalla, Kacper Rutkowski, Barbara Stępkowska, Marcin Suszczewski, Jakub Żołędowski

KONTAKT Z REDAKCJĄ

redakcja@motopress-media.pl

DYSTRYBUCJA ANDROID/iOS

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

Zdjęcia na okładce: Mirosław Rutkowski, Shutterstock



NAPISZ DO NAS: iauto.polska@gmail.com