

iauto

magazyn



FORD MUSTANG

AUTO W TERENIE
podstawy jazdy 4x4

Wakacyjny ekodriving

W historii motoryzacji odnajdujemy wynalazki genialne, wykorzystywane od z górą stu lat, równie genialne, ale zapomniane i odkrywane ponownie w atmosferze sensacji, odnajdujemy też pomysły takie sobie, a czasem kompletnie nietrafione. Niektóre rozwiązania projekty i pomysły wykorzystane były do konstruowania samochodów już na przełomie XIX i XX wieku, w praktyce sprawdzały się nienajlepiej i zostały zarzucone, inne przez kolejne dziesięciolecia rozwijane i ulepszone trwały w motoryzacji niczym jej ostoja. Przez dziesiątki lat silnik spalinowy był praktycznie jedynym źródłem napędu samochodów. Potrzebuje on paliwa, więc powstał przemysł petrochemiczny, a miliony stacji benzynowych pozwalają na uzupełnienia paliwa w dowolnym miejscu. Ropa w XX wieku zmieniła układ sił geopolitycznych, stała się źródłem fortun, gier kapitałowych, spekulacji giełdowych, przyczyną wojen i, w końcu, nieszczęściem dla środowiska. Gigantyczny przemysł petrochemiczny ma też swój udział w ogólnoświatowych kryzysach i zapaściach ekonomicznych. Końcówka ubiegłego wieku i początek obecnego to najróżniejsze działania (prawne, gospodarcze, naukowe) zmierzające do uniezależniania się od dyktatu potentatów dysponujących ropą i gazem. Dzięki temu mamy dziś w motoryzacji wysyp najróżniejszych nowych rozwiązań, powrót do zarzucanych przed wieloma laty napędów elektrycznych, samochody hybrydowe ma w ofercie większość producentów, pojawiła się produkcyjna jaskółka samochodu napędzanego wodorem. Elektryczne samochody, już bez pomocniczych silników spalinowych, z roku na rok są coraz sprawniejsze, a produkcja energii elektrycznej ze Słońca, wiatru czy energii rzek będzie znacznie ograniczała zapotrzebowanie na ropę i jej pochodne. Gdy dodamy jeszcze eksplozję rozwiązań możliwych do stosowania w samochodach dzięki elektronice, to świat zmieni się bardziej i szybciej niż można sądzić. Zamiast dystrybutora – gniazdko elektryczne, zamiast kierowcy – procesor i program.

Zanim to jednak nastąpi pamiętajcie o tym, że 2 września zacznie się rok szkolny, a dzieciaki, jak to dzieciaki, potrafią w najmniej spodziewanym momencie znaleźć się tuż przed samochodem. Zachowajcie więc czujność.

Mirosław Rutkowski



Eksploatacja - porady

Wakacyjny ecodriving - str. 4

Mniej znaczy więcej? - str. 5

Prezentacje

Passat dla wybranych - str. 6

Ford Mustang - str. 9

Junak - str. 12

Mazda RX-7 - str. 22

Wrażenia z jazd

Tesla - str. 14

Technologie

Elektryfikacja Warszawy - str. 16

Wydarzenia

Sport dla wszystkich - str. 19

Good points 2 C.V. - str. 30

Historia

Citroën 2CV - żart motoryzacyjnych geniuszy? - str. 34

Opinie

Rajdy czy wyścigi - str. 41

Bezpieczeństwo

Pomoc dla ratowników - str. 42

Technika jazdy

Podstawy 4 x 4 - str. 40

Relaks

Szata zdobi kobietę - str. 24

Stacja Mercedes - str. 26

Dokument - str. 27

Historia 126p - str. 29

Turystyka

Na wschód - str. 37

Felieton

Nic z tego - str. 18

Wakacyjny ekodriving

Jazda ekologiczna (ekodriving) stała się ostatnio dość popularna, choć większość kierowców zainteresowana jest nie tyle ekologią, co możliwością ograniczenia kosztów eksploatacji. Niewątpliwie podczas dalekich wyjazdów można zaoszczędzić więcej niż w czasie kilkukilometrowego dojazdu z domu do pracy. Warto więc jeszcze raz przypomnieć sobie zasady takiego oszczędzania

TEKST: JERZY DYSZY

Najważniejszy czynnik ekonomicznej jazdy to unikanie jazdy z dużymi szybkościami. Należy zapamiętać raz na zawsze, że najczęściej energii samochód zużywa na „rozpychanie powietrza”, a ponadto, że każde dwukrotne zwiększenie prędkości, powoduje czterokrotne zwiększenie oporu powietrza. Przy prędkościach „miejskich” opór aerodynamiczny ma drugorzędne znaczenie, ale już na drodze pozamiejskiej czy autostradzie, liczy się właściwie tylko on. Co to oznacza w praktyce? Na pewno nie to, że setkami kilometrów powinniśmy snuć się z prędkością 60 km/h. Ale z pewnością znacznie lepiej jest jechać ze stałą prędkością np. 120 km/h niż 140 km/h. Inaczej mówiąc, jeżeli jadąc z Poznania do Paryża, to prawdopodobnie zaoszczędzimy pół baku paliwa.

Każde hamowaniu kosztuje kilka gramów paliwa. Dlatego ważna jest taka jazda, by przewidywać przyszłe hamowania i ich unikać. Tak właśnie jeżdżą mistrzowie zawodów „o kropelkę”, choć jazdy w stylu pokazowego ecodrivingu na co dzień nikomu nie zalecamy. Jest to niebezpieczne, a auto staje się na drodze zawalidrogą. W praktyce wskazany jest rozsądek - zasadniczo normalna jazda, ale np. z utrzymaniem nieco większej odległości od poprzedzającego auta (to bardzo pomaga w unikaniu częstych hamowań) i z dobrym

przejrzeniem tego, co dzieje się przed naszym autem. Jeżeli widzimy ostry zakręt, czerwone światło, zamknięty szlaban, zablokowaną drogę, należy zwykle przestać przyspieszać, a czasami nawet można swobodnie dotoczyć się do przeszkody. Współczesne samochody w czasie hamowania silnikiem całkowicie odłączają dopływ paliwa, czyli zużycie na kilometr wyniesie absolutne zero. Oczywiście nie należy wylewać dziecka z kąpielą - jeżeli hamowanie w ogóle jest zbędne to nie hamujemy nawet silnikiem, bo przecież za chwilę zmusi nas to do przyspieszania.

Jedną z hardcorowych technik ecodrivingu polega na jeździe wybiegami, na luzie, a nawet z wyłączonym silnikiem. Takie manewry są bardzo niebezpieczne. Można dotoczyć się na luzie np. do czerwonych świateł lub zamkniętego przejazdu kolejowego, ale tylko tyle. I pod żadnym pozorem nie wyłączamy silnika w czasie jazdy.

Super delikatne, powolne ruszanie z miejsca i przyspieszanie ledwie dotykaniem pedałem gazu, jest prawie takim samym błędem jak przyspieszanie ostre z „dokręcaniem” silnika do obrotów maksymalnych. Każdy silnik, benzynowy czy diesel, pracuje najwydajniej w okolicach obrotów swojego maksymalnego momentu i przy częściowym, ale wyraźnym obciążeniu. Nie maksymalnym, nie minimalnym, ale około 2/3 głębokości wciśnięcia pedału gazu. Dlatego trzeba ruszać z miejsca w miarę żwawo, starać się jak najczęściej utrzymywać podczas przyspieszania silnik w takim właśnie zakresie obrotów, a następnie dopiero po osiągnięciu zamierzonej prędkości tzw. przelotowej, pozostawać na najwyższym biegu jaki nasz silnik toleruje bez odczuwalnych drgań. W czasie jazd szosowo - autostradowych będzie to po prostu bieg najwyższy.

Mamy nadzieję, że stosowanie tych kilku prostych zasad pozwoli Państwu zbliżyć się choć do podawanych przez producentów samochodów wartości średniego zużycia paliwa, a w efekcie zaoszczędzić w czasie wakacji pieniądze na rodzinny obiad w dobrej restauracji. ■



W tym roku odnotowano rekordowy wzrost sprzedaży motocykli. Mowa oczywiście o klasie 125 ccm. Powód jest oczywisty, zmiany w ustawie Prawo o ruchu drogowym.

TEKST: RAJMUND G. BINISZEWSKI

Według badań wynika, że lwią część stanowią motocykle nowe, sprowadzone z Chin. Znaczący jest również wzrost sprzedaży nowych motocykli japońskich i włoskich. Duży ruch panował na rynku motocykli używanych sprowadzanych z różnych zakątków Europy. Jednym z głównych kryteriów decydującym o zakupie jest cena sprzętu. A zatem ile kosztuje motocykl? Zakup nowego motocykla z silnikiem o pojemności 125 cm³ z Chin to koszt od 4 do 8 tysięcy zł. Koszt motocykla z Japonii czy Europy, to już kwota od 10 do 16 tys. zł. Na motocykl używany prestiżowej marki trzeba przygotować co najmniej 4 - 6 tys. Tę rundę wygrywają produkty zza wielkiego muru. Co nie dziwi; nowy, z gwarancją, za niewielkie pieniądze.

Gwarancja.

Właściwie wszyscy producenci oferują 2 lata gwarancji. Ale to wcale nie oznacza, że w tej konkurencji mamy remis. Producenci z Japonii, czy Włoch gwarantują prawidłowe działanie swoich produktów przez 2 lata bez względu na przebieg. Chińczycy, 2 lata lub 6 tys km. Przy założeniu, że sezon motocyklowy w Polsce trwa 6 miesięcy i mamy przebiegi rzędu 1000 km miesięcznie, to gwarancja skończy się już w pierwszym sezonie użytkowania.

Serwis

O istocie dokonywania regularnych przeglądów eksploatacyjnych nie ma co się rozpisywać. Regularne wymiany oleju,

filtrów itd. ma zasadniczy wpływ na prawidłowe działanie każdego pojazdu. A zatem jak często musimy odwiedzać serwis? Japończycy zalecają wymianę oleju co 4 tys. km, a w niektórych przypadkach co 8 tys., filtr powietrza co 16 tys. świeca zapłonowa co 8 tys. Włosi twierdzą, że olej należy wymieniać co 5 tys., świecę zapłonową i filtr powietrza co 10 tys. Natomiast producenci Chińczycy zalecają wymianę oleju co 1 lub 1,5 tys. km. Hmm... Jeżeli przejeżdżamy w sezonie 6 tys. km to raz w miesiącu, a w najlepszym przypadku co 1,5 miesiąca (czyli 4-6 razy) składamy wizytę w serwisie. Jeżdżąc „włochem” lub „japończykiem” ograniczmy się co najwyżej do 2 wizyt w sezonie. Każda taka wizyta, bez względu na kraj pochodzenia sprzętu to koszt ok. 250 zł. Oznacza to różnicę nawet do 1 000 zł rocznie

Podsumowanie

Taką analizę można prowadzić niemal w nieskończoność, porównując opony, układy hamulcowe czy napędowe, aż dojdziemy do porównywania śrub czy nakrętek. Co oczywiście nie ma specjalnego sensu. Wszystkie dane umieszczone w tekście pochodzą z książek serwisowych przykładowych modeli różnych producentów. Celowo nie podaję konkretnych modeli bo nie było moim zadaniem przeprowadzenia dowodu na temat wyższości któregoś z producentów. Przecież i tak wiadomo, że najlepszy motocykl na świecie, to ten, który właśnie posiadasz. Ale będzie najlepszy, jeśli zadbasz o niego tak, jak na to zasługuje. Czyli najlepiej. ■

PASSAT dla wybranych

TEKST I ZDJĘCIA: ADRZEJ PENKALLA

Jeden z najpopularniejszych modeli klasy średniej doczekał się hybrydowej wersji. Volkswagen Passat napędzany przez silniki spalinowy i elektryczny, ma zapewnić niemieckiemu producentowi solidną pozycję na rosnącym rynku pojazdów hybrydowych. W Polsce jednak skazany jest na los samochodu dla nielicznych.



Po Golfie GTE Passat jest już drugim w gamie niemieckiego producenta hybrydowym modelem typu plug in, a więc takim, w którym akumulatory można ładować korzystając z sieci 230V. I podobnie jak w przypadku Golfa, wersję GTE trudno na pierwszy rzut oka odróżnić od pozostałych. Oznaczenia modelu w obowiązkowym dla hybryd z Wolfsburga niebieskim kolorze są w miarę dyskretne, gniazdo doładowania akumulatorów schowano za atrapą



chłodnicy, a prześwietlające przez obręcze kół niebieskie zaciski hamulców czy światła do jazdy dziennej wykonane z diod LED ułożonych w kształt litery „C” to znaki łatwe do odszyfrowania jedynie dla znawców.



Szybko i daleko

Spalinowo-elektrycznego Passata najłatwiej zatem rozpoznać, gdy... rusza. Po uruchomieniu zawsze bowiem zaczyna jechać korzystając wyłącznie z napędu elektrycznego. Jak w wielu innych hybrydach, tak i w Passacie GTE to elektronika decyduje, kiedy napęd na przednie koła pochodzi tylko z silnika elektryczny o mocy 115 KM, kiedy do akcji powinna się włączyć jednostka spalinowa – benzynowy 1,4 TSI o mocy 156 KM, a kiedy pracować powinny obydwie. Nowością wśród samochodów tego typu nie jest też i to, że kierowca może wymusić działanie wyłącznie z silnika elektrycznego, naciśnięciem przycisku z oznaczeniem „E-Mode”. Co jednak ważne, może to zrobić nie tylko po to, by przetoczyć się z niewielką prędkością przez kilka uliczek w zamkniętym dla spalinowych pojazdów ścisłym centrum jakiegoś miasta, czy niemal bezszelestnie podjechać pod dom nie zwracając uwagi sąsiadów. Jeśli tylko litowo-jonowe akumulatory o łącznej pojemności 8,7 kWh są w pełni naładowane, można wyłączyć

nie „na prądzie” przejechać nawet 50 km. I to nie będąc zawalidrogą – prędkość maksymalna w tym trybie pracy hybrydy została ograniczona, ale do wystarczających w większości wypadków 130 km/h.

Gdy kierowca zechce wykorzystać cały potencjał układu dwóch silników, może wybrać tryb „GTE-Mode”. Połączone siły obu jednostek dadzą mu wówczas do dyspozycji 218 KM i 400 Nm

maksymalnego momentu napędowego przenieszone na koła przez 6-stopniową przekładnię DSG. Producent zapewnia, że cięższy o ponad 300 kg, ważący 1735 kg hybrydowy Passat rozpędza się wówczas do „setki” w zaledwie 7,4 s (kombi o 0,2 s dłużej) i może jechać z maksymalną prędkością 225 km/h. Ponieważ akumulatory zabudowano pod podłogą samochodu, pojemność bagażnika tak w sedanie, jak i w kombi nie zmieniła się, ładowność wynosi bardzo przyzwoite 590 kg. W porównaniu do wersji napędzanych wyłącznie przez silniki spalinowe, ucierpiała jedynie pojemność zbiornika paliwa – w GTE mieści on 50 l benzyny, a więc o 9 l mniej. Szkoda to żadna, jeśli wziąć pod uwagę →→

→→



deklarowane przez producenta zużycie paliwa. W cyklu mieszanym ma ono wynieść 1,6 l/100 km – oczywiście, jeśli tylko kierowca pozwoli elektronicznie optymalnie dobrać źródła napędu i nauczy się odpowiedniego stylu jazdy. W praktyce takie wartości będą raczej trudne do osiągnięcia, ale jeśli będzie to nawet litr więcej, to właściciele wersji GTE nie będą raczej narzekać.



wreszcie oszczędzając na samych kosztach eksploatacji.

A w Polsce? Cóż, 50-kilometrowy zasięg tylko z napędem elektrycznym podczas codziennych dojazdów do pracy powinien wystarczyć. Jadąc w trybie „E-Mode” Passat GTE zużywa średnio 12,2 kWh, co przy cenie 56 gr za kilowatogodzinę pozwala przejechać 100

Gdzie te zyski?

A tych, według specjalistów Volkswagena, powinno zdecydowanie przybywać. Hybrydy typu plug in w 2018 r. mają znaleźć na całym świecie niemal 900 tys. nabywców, a w roku 2022 już ponad 3,3 mln. Liczby wyglądają obiecująco i powinny zachęcać wszystkich producentów do walki o ten rynek. A może on być jeszcze większy, jeśli tylko sukurs producentom hybryd przyjdą władze kolejnych miast i państw, ograniczając możliwość poruszania się „szkodliwymi” samochodami. Problem w tym, że ekologia kosztuje i nie każdego na nią stać. Passat GTE zadebiutuje w wybranych krajach Europy jesienią i jego dokładne ceny nie są jeszcze znane. Wiadomo jednak, że ma kosztować ok. 6 tys. euro więcej od podobnie wyposażonego i napędzanego przez silnik 1,4 TSI odpowiednika. W niebiednych przecięt-



Niemczech, przy cenach benzyny ok. 1,5 euro/l, owe 6 tys. pozwala na zakup 4000 l paliwa. Ktoś, kto wybierze benzynowego Passata 1,4TS (średnie zużycie ok. 5l/100 km) teoretycznie za darmo przejedzie pierwszych 80 000 km... Tyle, że wybierając hybrydę „odbije” sobie jej wyższą cenę korzystając z ulg przy jej zakupie, płacąc mniejszy podatek, czy

km za niecałe 7 zł. Problem w tym, że najpierw trzeba sporo wydać, a w grę wchodzi jednak sumy pozwalające do „zwykłego” Passata dokupić niewielki samochód miejski. Warto więc wypatrywać uważnie, bo widok Passat GTE na polskich drogach będzie zapewne bardzo rzadki. ■



FORD MUSTANG

amerykańska legenda w Polsce

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: MATERIAŁY PRASOWE

Nowy Ford Mustang wjechał do Europy po raz pierwszy od 50 lat. Auto kultowe, ikona stylu, wzór, bohater filmowych kreacji i wielu medialnych opowieści. Samochód legenda. Teraz możemy go sobie kupić i mieć.

Z okazji rynkowej premiery pierwszego Mustanga w roku 1964 oglądaliśmy go na szczycie Empire State Building w Nowym Jorku, wówczas najwyższego budynku na świecie. Kosztowało to inżynierów Forda niemało trudu. W 2014 powtórzono ten wyczyn z nowym Mustangiem, ustawiając go na sto dwunastym piętrze najwyższego obecnie budynku na świecie - Burj Khalifa w Dubaju.

Czy pamiętacie Forda Mustanga ze Steve McQueen w kultowym filmie „Bul-

litt” z 1968 roku? Podziwiałam wówczas nie tylko kierowcę, ale także auto...

Teraz po prawie pół wieku od powstania tego filmu mogłam zasiąść za kierownicą nowego Mustanga. Na ten samochód czekaliśmy długo, a w Europie od zawsze. Nowy model nie może oprzeć się swojej legendzie i nawiązuje wieloma stylizacyjnymi elementami do swojego kultowego protoplasty. Ma długą, wyprofilowaną maskę, krótki tył, szeroką sylwetkę, drzwi bez ramek i charakterystyczny wlot powietrza

w kształcie trapezu oraz przestrzenne, trójbelkowe światła tylne. Nad całością czuwa emblemat konia. Nowy Mustang wygląda zadziornie, agresywnie i ma charakter - a takie samochody lubimy!

Wsiadamy do auta – żałuję, że nie mam na sobie skórzanej odzieży i ciemnych okularów typu Police – czułabym się jak w amerykańskim filmie drogi... Nowego Mustanga ocenialiśmy jeżdżąc po podpozańskim torze w Bednarach. Nad przebiegiem jeździł instruktorzy, którzy pilnowali, by nie pono- ➔➔



siły nas emocje. Bo ten samochód kusi i prowokuje.

Ford Mustang z silnikiem z silnikiem V8 5,0 litra o mocy 421KM przyspiesza od 0 do 100 km/h w czasie 4,8 sekundy i dysponuje momentem obrotowym 524 Nm. Używając odpowiednich przełączników na konsoli centralnej, dostosowujemy siłę wspomagania układu kierowniczego, reakcje silnika i skrzyni biegów oraz ustawienia elektronicznego systemu stabilizacji toru jazdy, do określonych warunków i naszych oczekiwań. Do wyboru są: tryby normalny, sportowy oraz – co rzadko się zdarza – torowy. Można również wybrać ustawienie śnieg/mokro – wówczas Mustang doskonale sprawdzi się podczas jazdy po śliskiej nawierzchni. Prędkość maksymalna wersji V8 jest zablokowana elektronicznie do 250 km/h.

Radość prowadzenia tego samochodu jest ogromna bowiem auto świetnie współpracuje z kierowcą. Gdyby nie elektroniczne kagańce, to jazda wymagałaby sporych umiejętności. Ale dzięki włączonym systemom nawet agresywna jazda nie stwarzała zagrożenia i czuć było, że systemy pomagają i korygują błędy kierowcy.

Mustang z drugim, dostępnym na polskim rynku silnikiem o pojemności 2,3 litra EcoBoost przyspiesza od 0 do 100 km/h w czasie 5,8 sekundy, oferuje 317 KM oraz 434 Nm momentu obrotowego.

Nowy model dostępny jest na polskim rynku w wersji coupe (Fastback) i cabrio (Convertible). Ta ostatnia ma wielowarstwowy, miękki dach płócienny, który składa się w kilka sekund.

Z dziennikarskiego obowiązku dodam, że auta są wyposażone we wszystko, co niezbędne dla komfortowych (a nie tylko sportowych) podróży – kokpit jest nowoczesny, odpowiednio surowy, nowy system multimedialny SYNC2, klimatyzacja, cyfrowy wyświetlacz, analogowe tarcze, podgrzewane siedzenia i wiele elektrycznych udogodnień. Kolory, oświetlenie, koła, audio – te elementy możesz dostosować do własnych upodobań.

Czym jeszcze kusi Mustang? Ceną. Auto w wersji GT z potężnym, pięciolitrowym silnikiem, sporą dawką emocji i adrenaliny kosztuje około 170 tysięcy złotych. Naprawdę warto! Mustang z silnikiem o mniejszej pojemności to zaledwie o 20 000 zł mniej (od 148 000 zł). Wybór należy do was, dla mnie wydaje się oczywisty.

Wśród znanych właścicieli Forda Mustanga znaleźli się Bill Clinton, Jim Morrison, Jay Leno i Kelly Clarkson.



Do tego grona i kilku milionów innych użytkowników możesz dołączyć i Ty. Chwileczkę, nie ma się co spieszyć, bo wszystkie zakontraktowane w tym roku na polski rynek Mustangi zostały już

sprzedane. Od momentu, gdy nowy model zadebiutował na rynku, klienci zamówili już ponad 2 600 egzemplarzy tego auta.



SKROMNY, CICHY, KLASYCZNY



TEKST: RAJMUND G. BINISZEWSKI
ZDJĘCIA: MIROŚLAW RUTKOWSKI

Wygląda solidnie, ale nie sprawia wrażenia ciężkiego. Zbiornik w kształcie łezki, szeroka prosta kierownica, analogowy prędkościomierz i wskaźnik poziomu paliwa, chromowane dodatki. Junak w 2015 roku.

Wszystko tworzy zgrabną całość, a jeśli nawet jakiś element nie jest do końca pasujący stylistycznie, to nie sprawia wrażenia, że jest od innego motocykla. Dostajemy tego oglądania czas ruszyć w drogę.

Pozycja za kierownicą wygodna, silnik wydaje z siebie cichy, wyraźny pomruk. Motocykl płynnie przyspiesza, skręca, hamuje. Normalnie, jak to motocykl. Zanim wyjechałem z miasta byliśmy już jak starzy kumple. Nawet podzieliliśmy się obowiązkami. Junak jedzie, a ja mu nie przeszkadzam. Ograniczę się do czerpania radości z jazdy i podziwiania krajobrazów. Współpraca układa się nam dobrze, aż do momentu wizyty na stacji benzynowej. Tutaj „dobrze” zmieniło się w „bardzo dobrze”.



Junak na przejechanie 100 km potrzebuje raptem 3 litrów paliwa.

Junak M16 to polskie oznaczenie dla Regal Raptor DD350E-6C Daytona produkowana przez Lifeng Group Co. Ltd. w Chinach. Zakład powstał 1987 roku, a od 2003 specjalizuje się w cruiserach. Fabryka posiada własne biuro projektowe, odlewnię, tłocznię i linię montażową, z której może zjechać nawet 100 000 motocykli rocznie. Ostateczny montaż podzespołów odbywa się w Polsce. Nie wdając się w szczegóły produkcyjne, wróćmy do samego motocykla.

Można oczywiście przychylić się do wszystkiego; że jest nie takie, albo nie w tym miejscu, albo że zostało wyprodukowane w Chinach i czego tu wymagać. A w ogóle to Junak był jeden, ten produkowany w Szczecińskiej Fabryce Motocykli i koniec tematu. Otóż nie. Muszę w tym miejscu uspokoić Czytelników, ten artykuł nie jest sponzorowany. Choć to może dobry moment, aby podziękować firmie Almot za udostępnienie motocykla i to aż na miesiąc, a nie jak mają w zwyczaju importerzy innych marek, na 2 godziny. Mam sentyment do Junaka M10, bo takiego mieli moi rodzice, i nie mam uprzedzeń do chińskich produktów. A zatem teraz mogę spokojnie oddać się subiektywnej ocenie. Motocykl swoim wyglądem zwraca na siebie uwagę. Klasyczna prosta forma cruisera, smaku dodaje wytłoczony napis Junak na obudowie sprzęgła. Silnik o pojemności 320 cm³ w zupełności wystarcza na dość swobodne podróżowanie zarówno w mieście, jak i poza nim. Twarde zawieszenie zapewnia dobre i stabilne prowadzenie. Kanapa jest wygodna, choć mogłaby być trochę bardziej miękka. Wysokość siedzenia jest tak dobrana, że praktycznie nie ma znaczenia, czy masz 160 czy 190 cm wzrostu. Sprawnie działające hamulce. Na uwagę zasługują też lusterka, które nie dość, że dobrze się



prezentują, to jeszcze mają bardzo szeroki kąt widzenia. Motocykl posiada mały schowek, w którym umieszczono komplet kluczy i ładowarkę do akumulatora, bez problemu zmieści się też blokada na tarczę hamulcową. Obsługa schowka niestety pozostawia dużo do życzenia, zwłaszcza podczas zamykania nasza cierpliwość jest wystawiona na ciężką próbę. Jedyнным detałem, który mi przeszkadza, to sposób wykonania ozdobnych pasków na błotnikach i zbiorniku; ten magiczny napis na zbiorniku, to tylko naklejka. Namalowane wyglądałyby znacznie lepiej.

Mimo, że nie jestem fanem cruiserów, to nie potrafiłem się mu oprzeć. Miałem ogromną frajdę z każdego przejechanego kilometra, bez względu na to, czy jechałem przez zatłoczone ulice Warszawy, czy leniwą wiejską drogą. M16 może być bardzo dobrą propozycją nie tylko dla każdego, kto właśnie zrobił prawo jazdy kategorii A2 i chce kupić pierwszy motocykl, ale też dla tych, którzy po latach przerwy chcą wrócić



do jeżdżenia, dla każdego kto poszukuje alternatywnego środka transportu, albo po prostu chce mieć zabawkę. Po głębszym zastanowieniu postanowiłem zasugerować dealerom Junaka, żeby nie zapominali ostrzegać potencjalnych klientów, że produkt jest niebezpieczny i wielokrotne użycie może doprowadzić do uzależnienia.

P.S. W czasie niemal miesięcznych jazd testowych o szczegóły dotyczące konstrukcji i wrażen z jazdy pytała całkiem spora liczba osób. Kilka z nich po kilkunastominutowej rozmowie zdeklarowało kupno...



iAuto
iPhon
iPad

Czas na iCar



TEKST I ZDJĘCIA: TOMASZ CIECIERZYŃSKI

Najszybszym sedanem świata jest elektryczny samochód Tesla S P85D. Na YouTube można zobaczyć, że rusza on ze startu stojącego zostawiając za sobą Ferrari i Lamborgini.

Miałem okazję zapoznania się z najnowszą, a jednocześnie najlepszą jak przypuszczam wersją jaka jest w Polsce samochodu Tesla S P85D. Kod „performance” świadczy o tym, że jest to samochód „wyczynowy”, 85 – określa pojemność akumulatorów – 85 kWh. D - Dual Motor – 2, a raczej 3 silniki, w przeciwieństwie do dotychczasowej Tesli S która posiada jeden silnik i generuje „tylko” 470 KM. Samochód TESLA - elektryczny lider klasy premium.

Jeden silnik Tesli, napędza oś przednią, 2 silniki oś tylną czyli jest to napęd na 4 koła. Samochód z łatwością osiąga 250 km/godz. a przyspiesza w 3,3 sek. do setki. Wszystko to za sprawą silników o mocy 691 KM i 930 Nm momentu obrotowego. Szokujący moment obrotowy i przyspieszenia natychmiast po ruszeniu, natomiast w środku po ruszeniu kompletna cisza, słychać tylko radio i wyprzedzane samochody. Po zajęciu miejsca rzuca się w oczy duży 17 calowy

ekran dotykowy. Menu oprogramowania w pierwszej chwili wydaje się trudne, ale bardzo szybko można opanować programowanie różnych funkcji. Oprócz tego, że ma w sobie Internet (podobno przez rok gratis) to służy on do sterowania wszystkim: radiem, klimatyzacją, nawigacją i w ogóle wszystkim co jest w samochodzie, a ma on w sobie bardzo dużo. W komputerze pokładowym możemy zaplanować jazdę np. z Warszawy do Barcelony. Komputer zaprogramuje nam punkty „tankowania” baterii. To samo możemy osiągnąć także w smartfonie. Właściciel pojazdu może smartfonem z zewnątrz zaprogramować w upały schłodzenie zamkniętego pojazdu lub ogrzać go w zimie żeby wsiąść do ciepłego samochodu. Smartfonem można także wyprowadzić samochód z garażu.

Auto zamawia się przez Internet, konfiguruje swoje oczekiwania, wpłaca 2000 dolarów zaliczki i odbiera samochód po pół roku po wpłaceniu całej sumy. Ceny Tesli zaczynają się od 300 tys. zł. Egzemplarz o którym mówię kosztuje więcej, ale w końcu jest samochód segmentu premium i zawiera w sobie nieprawdopodobną technikę. Ten przepiękny samochód wizualnie będzie się kojarzył ze sportowym Jaguarem, a nie elektrycznym samochodem. Można o nim powiedzieć, że jest to małe dzieło sztuki, lub „pocisk na kołach”, ale na pewno jest to najszybszy sedan świata i w dodatku elektryczny.

Jeżdżąc nie znalazłem w nim wad. Ma nawet 2 bagażniki, może on być 4, 5 lub nawet 7 osobowy. Niedługo powstanie w Polsce 7 stacji ładowania samochodów Tesla (super charger). Jest ich już sporo w całej Europie, a zwłaszcza Belgii i Norwegii. W ciągu 8 miesięcy ich liczba w Europie wzrosła z 80 do 200. Elon Musk, wielki wizjoner, miliarder, założyciel firmy Tesla wcześniej obiecywał, że kiedyś będzie można tym samochodem podróżować za darmo. Już teraz można podróżować tym samochodem po Europie za darmo, bo punkty ładowania na drogach tranzytowych są bezpłatne. Natomiast ładując ten samochód u siebie w domu musimy liczyć się z kosztem około 10 zł. za 100 km Plusy z jazdy takim samochodem to nie tylko osiągi samochodu, komfort, cisza w kabinie, niskie koszty eksploatacji ale także pewne przywileje. Właściciele samochodów elektrycznych w różnych krajach Europy korzystają



z przywilejów, zaczęło się to także i w Polsce, w Szczecinie Gdańsku i Kielcach, można już parkować za darmo.

Wcześniej wyraziłem bardzo dobrą opinię o miejskim samochodzie elektrycznym Tazzari, teraz jestem pod wielkim wrażeniem samochodu Tesla SP85D. Pewno chciałbym mieć taki samochód nawet jako jedyny w rodzinie. Wrażenia z jazdy są niepraw-

dopodobne, chciałoby się jeździć tylko takim samochodem i odstawić do lamusa nawet najlepszy samochód spalinowy, nawet gdyby to było Audi S 8 w którym jestem zakochany. Przyszłość motoryzacji widzę właśnie w samochodach elektrycznych. Elektryczne są już nie tylko samochody osobowe ale i autobusy. Polskie autobusy elektryczne „Solaris” można już zobaczyć nie tylko w Warszawie (linia 222) ale i na ulicach Berlina.

Po mojej jeździe testowej właściciel powiedział mi jaką drogą jechałem, z jaką szybkością, gdzie się zatrzymywałem oraz gdzie przekroczyłem dozwoloną prędkość bo wszystko to mógł obejrzeć w smartfonie. ■



elektryfikacja WARSZAWY

TEKST I ZDJĘCIA: ANDRZEJ PENKALLA

Bez większego rozgłosu na ulicach Warszawy pojawiły się elektryczne autobusy. Jeżdżą sobie cichutko, chwala je pasażerowie, kierowcy, a nawet piesi, którym nie zatrują powietrza na spacerowym z założenia Trakcie Królewskim i nie przeszkadzają hałasem, gdy ruszają z przystanków.



Kilkadziesiąt lat temu intensywnie elektryfikowano wsie, później szlaki kolejowe, teraz przyszła kolej na polskie miasta, w tym stolicę. W czerwcu na ulicach Warszawy pojawiły się nowe miejskie autobusy – elektryczne Solarisy Urbino electric. Co prawda przetarg na dostawę elektrycznych autobusów miejskich wygrał chiński BYD, ale jego wynik zaskarżyła firma Solaris Bus & Coach S.A. – inny liczący się uczestnik przetargu. Zarzuciła Chińczykom nieuczciwą konkurencję i zaferowanie rażąco niskiej ceny za swoje pojazdy. Zdanie to podzieliły najpierw Krajowa Izba Odwoławcza, a potem także sąd. W efekcie, choć Warszawiacy już od miesięcy mieli okazję jeździć testowanymi przez MZA chińskimi autobusami, dostawę dla stolicy realizuje Solaris. 10 elektrobusów od czerwca jeździ po stołecznych ulicach, do końca 2016 roku ma ich być już 30.

Solarisy Urbino 12 electric to dobrze znane niskopodłogowe pojazdy o długości 12 metrów, tyle że napędzane przez asynchroniczny silnik elektryczny o mocy 160 kW czerpiący energię z litowo-jonowych akumulatorów o pojemności ponad 200 kWh. Są one ładowane metodą plug-in z dostar-

czonych przez producenta autobusu ładowarek o mocy 120 kW, które mają także funkcję zmniejszenia mocy ładowania do 40 kW. Akumulatory zasilają nie tylko sam silnik, ale też klimatyzację, układ otwierania drzwi, czy wspomaganie układu kierowniczego, system monitoringu, informacji pasażerskiej, Wi-Fi i internet.

Latem zapas energii zgromadzony w akumulatorach powinien wystarczyć na pokonanie ok. 200 km, zimą spaść do ok. 150 km. Warszawskie MZA wykorzystuje więc te pojazdy na mniej obciążonych trasach. Solarisy electric zadebiutowały na linii 222, której większa część trasy przebiega turystycznym Traktem Królewskim, a przystanki końcowe znajdują się w pobliżu zajezdni przy ul. Woronicza i Włociańskiej – czyli tych, które wyposażono w ładowarki do ich akumulatorów. To przemyślany schemat, bo producent autobusów dostosowuje ich zasięg (stosując większe lub mniejsze akumulatory), by zapewnić optymalne wykorzystanie energii zgromadzonej w akumulatorach i ciągłość pracy autobusów.

Kierowcy, którzy jeżdżą warszawskimi elektrobusami chwala te pojazdy. Ich zdaniem, prowadzą się jak ich spa-

linowe odpowiedniki, sprawnie przyspieszają, a akumulatory wystarczają na całą zmianę, do zajezdni autobus wraca nawet z 30 % zapasem energii. Zaletą jest też cisza panująca podczas jazdy. I to właśnie ona zwraca uwagę pasażerów – z zewnątrz wersje elektryczne niewiele różnią się od spalinowych, a nieco inny układ wnętrza, wynikający z umieszczenia silnika pod podłogą, nie jest znaczący.

Ale jaki jest właściwie sens kupowania zdecydowanie droższych elektrobusów? Przecież za 10 takich pojazdów miasto zapłaciło niemal 22 mln zł, a za 20 takich samych, ale z silnikami spalinowymi 21 mln zł.

– **Pamiętamy o dużo wyższym koszcie zakupu pojazdów i wątpliwościach dotyczących żywotności baterii przez cały planowany czas eksploatacji** – zapewnia Adam Stawicki, rzecznik warszawskich MZA. – **Jednak eksploatacja autobusów elektrycznych, poza korzyściami środowiskowymi, jak brak emisji szkodliwych substancji do atmosfery czy niemal bezgłośna praca silnika, przyniesie także znaczne oszczędności w kosztach eksploatacji.**

Mateusz Figaszewski z biura prasowego Solaris Bus & Coach wylicza:

– **W porównaniu do pojazdów spalinowych te na prąd są znacznie bardziej efektywne i tańsze w eksploatacji. Do pokonania jednego kilometra te pierwsze potrzebują około 4,5 kilowatogodziny energii, a elektryczne około jednej kilowatogodziny. W praktyce oznacza to, że przejechanie tego samego dystansu autobusem elektrycznym jest od trzech do pięciu razy tańsze niż jazda autobusem spalinowym.**

Producent zapewnia też, że jedna bateria wystarcza przynajmniej na pięć lat lub 10 tys. cykli ładowania. Nawet jeśli tak będzie w praktyce, pięć lat to w naszych realiach niewiele i akumulatory trzeba będzie wymieniać wiele razy w trakcie eksploatacji autobusów. A przecież to właśnie nowoczesne ogniwa są najdroższym elementem w pojazdach elektrycznych. Autobusy elektryczne może nie emitują do atmosfery szkodliwych substancji, ale już wytworzenie energii niezbędnej do ich zasilania już tak, zwłaszcza w polskiej energetyce, której podstawą wciąż jest węgiel. Czy zatem wprowadzenie na warszawskie ulice elektrycznych autobusów okaże się ważne nie tylko dla wizerunku miasta, ale i jego budżetu, oraz środowiska – przekonamy się za kilka lat. ■

Urbino 12 electric

NIC Z TEGO

MIROŚLAW RUTKOWSKI



Jakoś tak w jednym czasie się zbiegło; od połowy sierpnia w Polsce można rejestrować samochody z kierownicą po prawej stronie i dowiedzieliśmy się, że nie powstanie nowa fabryka samochodów.

O ile ta pierwsza wiadomość jest niedobra, ta druga znacznie gorsza. Wszak wszyscy wiedzą, że w Wielkiej Brytanii samochody są tańsze, niż na kontynencie, problemem była ta nieszczęsna kierownica. Ale już przestała być problemem. A zatem po polskich drogach może niebawem jeździć więcej Jaguarów niż dotychczas, chociaż stanowczo znacznie mniej, niż chcielibyśmy i niekoniecznie nowych. No, bo przecież fabryka Jaguara będzie na Słowacji. Natomiast na naszych drogach pojawi się flota samochodów z kierownicą po prawej stronie z Wysp Brytyjskich. Będą też i Jaguary. To źle, bo jazda takimi autami jest trudniejsza, bardziej ryzykowna, a poza tym to nie będą nowe samochody.

W sprawie tej fabryki wiemy i za dużo, i za mało. Za dużo, bo premier Piechociński od kilku miesięcy najpierw mimochodem wspominał, z czasem coraz pewniej mówił o tajemniczej inwestycji w branży motoryzacyjnej. W miarę upływu czasu pojawiły się napomknienia o siedmiu miliardach, o fabryce samochodów, o kilku lokalizacjach. Na koniec dowiedzieliśmy się, że będzie to fabryka hinduskiej firmy Tata, a z linii produkcyjnej będzie zjeżdżało 350 tysięcy Jaguarów rocznie. Kilka dni później firma Tata poinformowała hinduskie media, że będą budowali fabrykę na Słowacji. Informacja poszła w świat, balon pękł, sprawa się rypla. Premier lapidarnie wyjaśnił, że warunki zaproponowane przez Słowaków były znacznie korzystniejsze, od tych, jakie zaoferował polski rząd. Nie znamy oczekiwań inwestora, wiemy tylko, że chodziło o znaczne ulgi podatkowe, korzystne przekazanie odpowiedniej powierzchni w hektarach skomunikowanej z drogami, torami kolejowymi, liniami energetycznymi i swobodą gospodarowania terenem. Podobno Słowacy dali więcej. Dlaczego to źle?

Ano dlatego, że taka fabryka to miejsca pracy. Szacowane na trzy tysiące stanowisk. Inwestycja za naprawdę duże

pieniądze pobudza wyobraźnię. A ta podpowiada, że coś z tych pieniędzy dałoby się uszczknąć wykonując bardziej czy mniej przydatne prace dla inwestora. I to myślenie jest słuszne, wszak Hindusi nie przywożą robotników, nie przywożą brygadzystów, majstrów ani kierowników. Oczywiście w ścisłym kierownictwie po latach też mogliby znaleźć się polscy menadżerowie. Przy okazji budowy fabryki dziesiątki firm otrzymuje większe i mniejsze zlecenia. Będą to firmy głównie słowackie.

W komentarzach pojawiły się opinie, że może i lepiej, że fabryki nie będzie, gdyż niedobre jest przyciąganie inwestorów jedynie niskimi kosztami pracy. Pewnie, że niedobre. Warto jednak wiedzieć, że niskie koszty osobowe dziś, za kilka lat mogą już nie być niskie. Oczywiście lepiej wabić kapitał prostym i przejrzystym, stabilnym systemem prawa, w szczególności prawa podatkowego, rachunkowego i pracy. Można przyciągać tolerancją dla innych kultur, kolorów skóry czy religii. No i dobrze wyedukowanymi, pracowitymi i rzetelnymi pracownikami. Do tego infrastrukturą drogową i gwarancją dostaw energii i surowców. Ale czy takie argumenty mamy? Może to właśnie system prawny, układ sił politycznych, ksenofobia i nacjonalizm, skłonność do wicherzycielstwa i brak dyscypliny pracy, wciąż jeszcze słaby układ komunikacyjny, fatalny stan linii energetycznych zniechęciły firmę Tata do wydania kilku miliardów dolarów w Polsce?

To, że Hindusi nie zdecydowali się na budowę fabryki w Polsce jest wiadomością bardzo złą, ale znacznie gorsze jest to, że poza niskimi kosztami pracy Polska ma do zaproponowania niewiele. I nie bardzo są widoki na to, że niebawem to się zmieni. Jak dotąd po przemyśleniach z budowy fabryki samochodów zrezygnowali Mercedes, Toyota, Hyundai, Kia, Suzuki, Peugeot/Citroen. Teraz do tej listy można dopisać firmę Tata z marką Jaguar. ■

SPORT DLA WSZYSTKICH

TEKST I ZDJĘCIA: MIROŚLAW RUTKOWSKI

Konkursowa Jazda Samochodowa to formuła sportowej rywalizacji znana w Polsce od dziesięcioleci. Dla dzisiejszych, byłych i przyszłych mistrzów Polski KJS-y stanowią pierwszy krok w karierze, dla większości uczestników to jedynie forma zabawy i doskonalenia techniki jazdy samochodem.

Wiele automobilklubów organizuje cykliczne zawody dla amatorów, lokalnie są rozgrywane serie takich zawodów. Ale na pomysł organizowania cyklu ogólnopolskich imprez, w czasie których samochodowi pasjonaci mogliby pokazać swoje cacka, ale również sprawdzić swoje i tych samochodów możliwości, wpadli

przed kilkoma laty twórcy miesięcznika Classicauto. Dla redakcji to znakomity sposób na poprawę dotarcia do czytelników, powiększenie liczby sprzedanych egzemplarzy pisma i bliski kontakt z najbardziej zakręconymi posiadaczami samochodów, oczywiście, klasycznych. Konia z rzędem temu, kto zdefiniuje obowiązujące w cyklu Classicauto Cup

pojęcie samochodu klasycznego, ale nie o to tu idzie. Dziś Classicauto Cup gromadzi na swoich rajdowo-wyścigowych piknikach zawsze ponad setkę uczestników. Na wytyczonej trasie rywalizują właściciele samochodów z różnych półek cenowych, różnych marek, z różnymi silnikami. Proste reguły gry, nieskomplikowany podział na klasy, →→





bonusy za wiek i niewielkie wpisowe przyciąga mnóstwo ludzi. Emocji co niemiara, satysfakcja ogromna, zwycięzcy gratulują pokonanym, pokonani zapowiadają srogi rewanż. A wszystko odbywa się w koleżeńskiej atmosferze, jaką trudno dziś odnaleźć w rajdach czy wyścigach mistrzostw Polski. Na krętej trasie toru kartingowego oraz rallycrossowego w Toruniu widać było, że większość zawodników wie jak posługiwać się pedałami i kierownicą. Zbliżenie się do granic umiejętności kierowcy i poznanie możliwości samochodu na autodromach lub w takich właśnie zawodach bardzo poprawia bezpieczeństwo na drogach. Nikt tego nie przebadał, ale oczywiste jest, że kierowca, który potrafi panować nad samochodem, nad własnymi emocjami i zna różnice przy czepności zależnie od warunków, ma większe szanse uniknięcia wypadku, popełnia mniej błędów, nie podejmuje zbędnego ryzyka. Dlatego warto wspierać, popierać, chwalić i uczestniczyć we wszelkich amatorskich (co nie znaczy byle jakich i na niskim poziomie) zawodów, pikników czy innych form rywalizacji w samochodach. Toteż chwałę redakcję Classicauto. I uczestników biorących udział w zawodach pucharowych też.



Pasjonaci i RX-7

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSLAW RUTKOWSKI

Są tacy, którzy jeszcze w pieluchach łapią wirusa samochodowego. I co chwila spacerówka ożywa okrzykami „mama, jubaju” albo „leno, pać, leno”. Mija kilka lat i się zaczyna grzebanie z ojcem w garażu, domyc potem berbecia nie można.

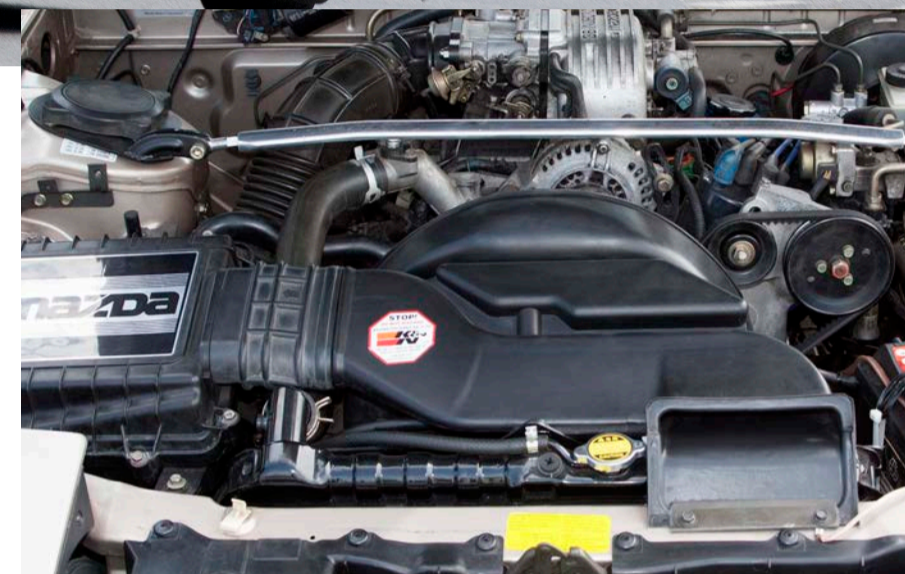
A gdy pojawi się pierwiastek rywalizacji, to nieszczęście gotowe.

Samochód może być w dowolnym wieku i dowolnej wartości, ważne, aby był nie byle jaki. Może być na przykład Mazda RX-7, mało że klasyk, to jeszcze trochę jak tanie Porsche i do tego z techniczną legendą z powodu silnika Felixa Wankla. Nie dali sobie z nim rady niemieccy inżynierowie firmy NSU. Włożyli taki rotacyjny motor do NSU Spider i polegli. Następca Spidera, model Ro 80 wybrano samochodem roku w 1968, ale to też na niewiele się zdało. Awaryjność wirnikowego silnika, koszty napraw gwarancyjnych i badań doprowadziły do przejęcia firmy przez Volkswagena. Ostatni egzemplarz Ro 80 sprzedano w 1977 roku i to był koniec NSU. Nie pomogła sprzedaż licencji; spośród kilku firm, które zdecydowały się na konstrukcję silnika z wirującym tłokiem jedynie Mazda wykorzystała go w wielokose-



ryjnej produkcji. Japończycy poradzi sobie z problemami technicznymi i stworzyli konstrukcję stosunkowo trwałą i wydajną i w 1971 włożyli ją do małego samochodu sportowego RX-3. Silnik montowano też w modelu 110 S Cosmo, jednak to kolejne wersje produkowanej od 1978 roku Mazdy RX-7 przyniosły sukces. Umiarowany, ale jednak; do 2002 roku z fabryki wyjechało niemal 900 tysięcy trzech generacji modelu. Silnik Wankla stawia przed konstruktorami i materiałoznawcami spore wyzwania. Wirujące tłoki są trudne do uszczelnienia, poważnym kłopotem jest nierównomierne rozłożenie obciążeń termicznych, w konsekwencji niska trwałość i spora awaryjność silnika wymusza częste remonty. Na dodatek jego cechą charakterystyczną jest duże zużycie paliwa i odpowiednia do tego emisja spalinowych trucizn.

Dzisiaj to sportowe auto można kupić za stosunkowo niewielkie pieniądze i mieć dużą frajdę z jazdy. Pod warunkiem, że nie pojawią się poważniejsze problemy z silnikiem, a kierowca nie jest zbyt wysoki. Remont czy poważniejsza naprawa jednostki napędowej z wirującym tłokiem wiąże się z kosztami



Mazda RX-7 urzekła Marcina Lemieszka. Warszawiak, upodobanie do samochodów, techniki i praktyki warsztatowej wyniósł z domu. Pacholęciem będąc kibicował ojcu walczącemu w terenowych mistrzostwach Polski, pomagał w pracach warsztatowych i w sposób naturalny zaraził się wirusem. Wspomniany na wstępie pierwiastek rywalizacji u Marcina nie pojawił się nagle, on po prostu był. Samochody „z duszą”, doprowadzanie ich do stanu idealnego oraz potrzeba rywalizacji, to elementy wielkiej pasji, hobby czy może nieuleczalnej choroby. Odnoszę wrażenie, iż stan ten jest dziedziczny i nieodwracalny.

Model z roku 1986 z silnikiem 2 x 654 cm³ sprawia właścicielowi sporo radości w codziennej eksploatacji, a w cyklu spotkań podobnych mu miłośników samochodów pozwala rywalizować z posiadaczami innych, mocniejszych aut. Pokazał to w czasie kolejnej odsłony GalassiaCup w Toruniu. Trasa o długości ponad czterech kilometrów wytyczona na torze przygotowanym do driftingu, łączniku nieopodal Motor Areny i torze cartingowym przejeżdżana była pięciokrotnie. Liczyły się trzy najlepsze rezultaty. Z Torunia Marcin Lemieszek przywiózł dwa puchary; za drugie miejsca w klasie i w grupie. Ponieważ Marcin to duży mężczyzna, więc w skrojonej pod inny wymiar kierowcy Maździe mieścił się z trudem. Po założeniu kasku pozostawała jedynie mało realna opcja wycięcia dziury w dachu. Problem rozwiązała wymiana fotela seryjnego na sportowy. Ale to oznaczało przesunięcie do klasy wyższej – samochodów modyfikowanych. Drugie miejsce to sukces kierowcy, ale i dowód na to, że cichutki i niewielki silniczek Mazdy pozwala nie tylko na uciechę z dynamicznej jazdy, ale też i objechanie kolegów w teoretycznie szybszych samochodach. ■



wyższymi, niż analogiczna naprawa klasycznego silnika benzynowego, jednak dla prawdziwych pasjonatów nie ma przeszkód. Płynnie, wraz z obrotami rośnie moc i moment obrotowy, auto daje ogromną frajdę z jazdy, ale tylko wtedy, gdy silnik kręci się powyżej 5 tysięcy obrotów. Kosztuje to 10 do 15 litrów paliwa na 100 km, a na torze od 25 litrów w górę, no i po każdym 100 tysiącach przebiegu remont silnika. A to kosztuje obecnie około 15 tysięcy złotych.



Szata zdobi kobietę

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC

Upodobanie do ubierania się i przebierania jest u kobiet wrodzone i nawet przykład wielkiej tancerki, Isadory Duncan, której czerwony szal wplątany w koło samochodu spowodował definitywne zejście ze sceny, nie stanowi dostatecznego ostrzeżenia. Kobiety są niereformowalne i nadal będą przytrząskiwać drzwiami auta i wlec za sobą różne części garderoby. Trudno zrezygnować z modnego stroju na korzyść jego walorów praktycznych.

Moda, zwłaszcza letnia nie jest łaskawa dla kobiet prowadzących pojazdy. Zwiewne sukienki, kapelusze i czapeczki oraz klapki nie sprzyjają damskiemu kierowcy. Spódnice stwarzają problemy, o których nie śniło się nawet filozofom. Wystarczy spojrzeć na panie gramolące się z auta w zwojach długich spódnic... Długa i szeroka spódnica wplątuje się w pedały i dźwignię zmiany biegów, natomiast wąska i długa znacznie ogranicza ruchy nóg. Troczki, patki, i inne ozdóbki także stanowią spore zagrożenie w prowadzeniu samochodu. Przegląd szafy na pewno ułatwi nam dobranie odpowiedniego stroju do samochodu – ten problem warto przemyśleć zwłaszcza przed dłuższą podróżą. Sportowe spodnie, dzinsy w zestawie z klasyczną, sportową koszulą czy bluzą są idealne, by spędzić w samochodzie kilka godzin. Również sukienka z miękkiego, lekkiego materiału nie sprawi nam w aucie kłopotu i zapewni i elegancki wygląd. Kobieta odziana w „skórę” zawsze, wszędzie i w każdym samochodzie będzie wyglądała doskonale.

B jak buty

Według pań, każde buty nadają się do prowadzenia pojazdu. Widziałam dziewczyny, które pomyliły wybieg dla modelek z samochodem i prowadziły auto w 10-centymetrowych szpilkach. Równie źle kieruje się pojazdem w modnych, letnich kłapkach. Najlepiej prowadzi się samochód w sportowych, wygodnych butach, w których podeszwa nie jest zbyt

śliska lub bardzo sztywna. Operowanie pedałami sprzęgła, gazu i hamulca odbywa się wtedy całą stopą. Ekstrawagancki, wysoki obcas powoduje unieruchomienie pięty, a w efekcie brak pełnego wyczucia np. pedału hamulca (naciśnięcie go wówczas jedynie palce stopy). Uczucie, że w miarę sprawnie prowadzimy auto w nieodpowiednich butach, jest złudne. W sytuacji zagrożenia, gdy wymagane będzie gwałtowne i mocne naciśnięcia sprzęgła czy hamulca, prowadząc pojazd w butach na wysokich obcasach, możemy sobie z tym nie poradzić i doprowadzić do nieszczęścia. Wozienie pod fotelem wygodnego, sportowego obuwia, mniej kosztuje niż np. uszkodzony samochód. Naprawa auta trwa kilka tygodni, zmiana obuwia kilka sekund. A poza tym, bądźmy praktyczne: obcasy i piętki butów bardzo się niszczą przy prowadzeniu samochodu i nawet po krótkim użytkowaniu wyglądają okropnie.

Wraz z nadejściem letnich dni pojawiają się też inne zagrożenia. Czapka z daszkiem czy kapelusik zawadiacko nasunięty na oczy przesłoni damskiemu kierowcy cały świat, nie wspominając o widoczności na drodze. Dodatkowym utrudnieniem w prowadzeniu samochodu mogą być długie szale, omotane wokół szyi, plecaczki lub duże torby, z których rozsypany się po wnętrzu auta drobiazgi. (Telefon komórkowy pod pedałem hamulca to wcale nie taka rzadkość).

Prosimy więc o wyrozumiałość, gdy zbyt wolno ruszamy spod świateł lub jedziemy zygzakiem. ■

Mistrzowska załoga



Polska załoga Kajetan Kajetanowicz i Jarosław Baran w Fordzie Fiesta R5 prowadzą w klasyfikacji rajdowych mistrzostw Europy (ERC). Przewaga Polaków nad kolejną załogą (Breen Graig i Martin Scott, Peugeot 208 T16) jest dość duża, to szanse na zdobycie championatu Starego Kontynentu są niemal pewne. Poczekajmy jednak z gratulacjami, do zakończenia rywalizacji pozostały jeszcze trzy rajdy.

Zaprosili nas



Kamień Śląski), próby jazdy na regularność o długości od 3 do 40 km, odcinki jazdy na regularność w Kotlinie Kłodzkiej po drogach na których były rozgrywane odcinki specjalne Rajdu Dolnośląskiego, etap nocny na którym rozegrane będą dwa odcinki jazdy na regularność w Kotlinie Kłodzkiej każdy po około 30 km,

Z powyższego widać, że dla kierowców i ich samochodów rajd będzie nie lada wyzwaniem, jednak dla nas nie ulega wątpliwości, że jeszcze większe trudności piętrzą się przed organizatorami. Redakcja iAuto życzy powodzenia.



Gdzie są te samochody?



Według Centralnej Ewidencji Pojazdów 30 czerwca 2015 roku liczba zarejestrowanych pojazdów wynosiła 30 862 835 sztuk. Natomiast obowiązkową polisę OC wykupiło w firmach ubezpieczeniowych jedynie 18 730 328 posiadaczy samochodów. Statystyki samochodów, które przeszły badanie techniczne wskazują jeszcze mniejszą liczbę 16 359 231. Nasuwa się pytanie - gdzie te samochody? Część w lesie, część na ulicach, część na złomowiskach... Pewną wskazówką może być średni wiek aut. Te zapisane w ewidencji zarejestrowanych mają średnio 19 lat, natomiast te z ważnym badaniem technicznym nieco ponad 13 lat.



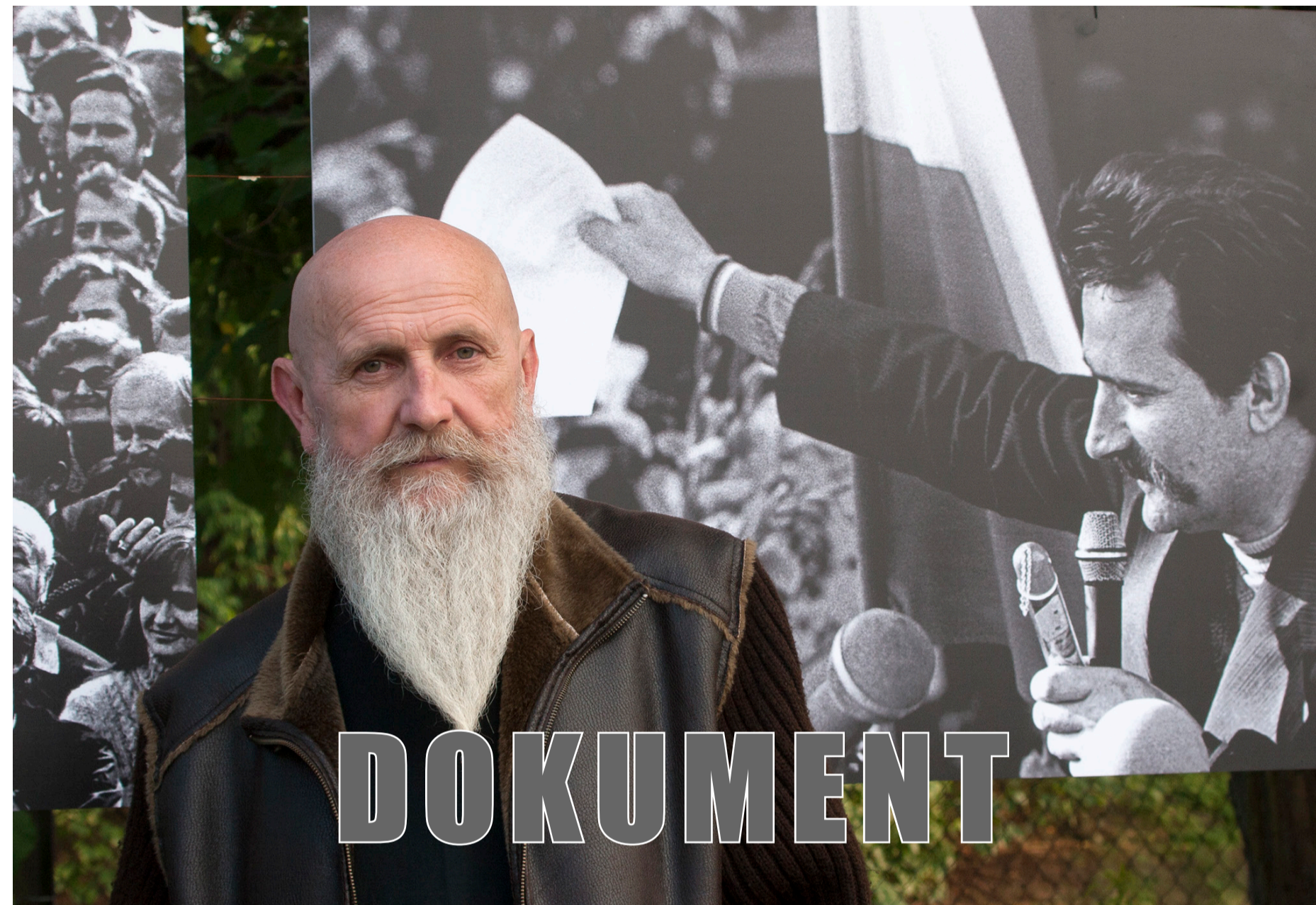
Wspólnym oglądaniem wyścigu na Monzy, koncertami Marii Dąbrowskiej i Natalii Przybysz i, co oczywiste, prezentacjami samochodów, zakończyła swoje trzecie lato Stacja Mercedes.



Klubokawiarnia PKP Powiśle od kilku lat jest miejscem nazywanym przez bywalców kioskiem z wódką i kulturą. Miejsce stało się modne w Stolicy za sprawą ciekawej architektury dawnej poczekalni z kasami PKP, szczególnej atmosfery (niekoniecznie wódczanej) i spotkań. Na przykład miłośników klasycznych samochodów. Trzy lata temu, nieopodal powstał barak, który nazwano Stacja Mercedes. Działa jedynie latem, w pierwszy weekend września zakończyła się trzecia odsłona tego projektu.

Wiosną w Stacja Mercedes rozpoczęła działalność koncertem Gaby Kulki. Przez całe lato miejsce to tętniło życiem; były filmy, fotografia, spotkania i dyskusje, koncerty, Formuła 1,

zajęcia sportowe, warsztaty dla dzieci i dorosłych, prezentacje i testowe jazdy samochodami. Za tworzenie i realizację całego programu wydarzeń kulturowych, sportowych, edukacyjnych i muzycznych oraz za pełną obsługę i gastronomię odpowiadała Grupa Warszawa. Nie bez powodu na wstępie przywołałem klubokawiarnię PKP Powiśle – to właśnie oni zmienili zmierzający ku nieuchronnej ruinie dworzec w ciekawe miejsce. Stacja Mercedes jest kolejnym przedsięwzięciem Grupy Warszawa, tym razem realizowanym na zlecenie i producenta samochodów. Mamy nadzieję, że w przyszłym roku, przez całe lato znów można będzie spotkać się na kawie, albo z jakiegoś innego powodu, w Stacji Mercedes. ■



Trzydzieści pięć lat temu, w sierpniu rozpoczęła się historia współczesnej Polski. Wydarzenia w Stoczni im. Lenina uruchomiły procesy, dzięki którym dziś mogą publicznie i bezkarnie mówić, że rząd radzi sobie źle, że nie podoba mi się prezydent i jego środowisko polityczne, że ustrój mi się nie podoba i partia też. Mogę założyć własną partię, albo stwierdzić, że mam to w nosie i wyjechać do dowolnego kraju. Po uroczystościach rocznicowych podpisania Porozumień Sierpniowych pozostał niesmak i zażenowanie. Okazuje się, że prezydent z nadania PIS wraz z towarzyszącą mu ekipą i związek zawodowy, który zachował jedynie nazwę i znak wielkiego i pięknego ruchu wykoślawiają historię w imię żądy władzy. Dlatego postanowiliśmy przywołać dokument stworzony przez fotoreportera. Spróbujcie znaleźć na fotografiach tego albumu ludzi, którzy wówczas tworzyli historię. A potem idźcie na wybory.

Strajki rozpoczęte w Gdańsku i Szczecinie uruchomiły lawinę wydarzeń, Polska byłaby innym krajem. W ubiegłym roku przygotowany został, pokazujący klimat tamtego czasu, album fotograficzny „Narodziny S” Mirosława Stępniaaka. We wstępie do fotograficznej opowieści Mirosław Stępniaak tak mówi o realiach ówczesnego życia redakcyjnego:

- Po powrocie do redakcji „Razem” usłyszałem, że nic się nie zmieniło. Nie chcieli wydrukować zdjęć ze Stoczni. Na szczęście zwróciło się do mnie Wydawnictwo Radio i Telewizji z propozycją wydania albumu „Stoczni’80”, który

ukazał się w 1981 roku. Filmy, na których robiłem zdjęcia w Stoczni były fatalne, cięte z 300 metrowych zadymionych rolek NP7, które kupowałem w warszawskiej Wytwórni Filmów Dokumentalnych na Chełmskiej. Ciężko mi patrzeć na materiał ze stoczni, bo z powodu tych słabych materiałów to nie są „żyłety”. Kilku filmów nie mogę znaleźć. Wiem na pewno, że je zrobiłem, a nigdzie ich nie ma. Albo schowałem je za głęboko, albo ktoś je zabrał, bo przecież ubecy mieli swoje dojścia do redakcji.

Dlaczego w magazynie motoryzacyjnym pokazujemy publikację o wydarzeniach z całkiem innej bajki? Dlatego,

że ta „całkiem inna bajka” przyniosła ogromne skutki dla każdego z nas, ale i dla polskiej motoryzacji. Dziś pozostały po niej wspomnienia, jedyną polską fabryką samochodów jest Solaris Bus & Coach S.A. Jednocześnie ulice i drogi pełne są samochodów najróżniejszych marek. Nie byłoby takiego dziś bez sierpniowych strajków. To jest nasza historia, która nie tylko warto, ale wręcz trzeba znać. Po to, aby lepiej rozumieć to, co dzieje się teraz, co może stać się jutro. I jeszcze ze wstępu do albumu „Narodziny S”:

- Rok 1981. W marcu milicja pobiła trzech działaczy bydgoskiej Soli- ➔➔



darności i 24 marca był czterogodzinny strajk ostrzegawczy w całej Polsce. Byłem wtedy w Zakładach Naprawczych Taboru Kolejowego w Bydgoszczy. 27 czerwca, dzięki Andrzejowi Szołdzie, wszedłem na ogromny wysięgnik i mogłem sfotografować z góry odsłonięcie Pomnika Ofiar Czerwca 1956. Zdjęcia same się robiły, wystarczyło naciskać migawkę. Według mnie te nocne są mocniejsze. Najważniejszy jest transparent: Aby Polak nigdy nie strzelał do Polaka. To podsumowanie wszystkiego, co się wtedy działo.

Na początku września '81 w gdańskiej Oliwii była pierwsza tura zjazdu „Solidarności”. Nie mogłem pojechać z redakcji „Razem”. Pytałem kolegów fotoreporterów i okazało się, że wspomaganie zdjęciowego potrzebuje agencja zachodnia (na czarno). Pojechałem i fotografowałem oddając negatywy. Po pierwszej części zjazdu jako rezerwista z 1970 roku dostałem powołanie do służby wojskowej, z przydziałem do Nadwiślańskich Jednostek Wojskowych MSW. Byliśmy na poligonie gdzieś pod Skierniewicami. Uczyli nas bzdur regulaminowych i cały czas „obiecywali”, że przebiorą nas w mundury ZOMO i wypuszczą na miasto, bo te Jednostki w każdej chwili były gotowe do przebrania za dołwną formację. Razem z mną powołano chłopaków z Solidarności z Ursusa i Huty Warszawa. Karmiono nas byle jakim jedzeniem i oczywiście zrobiliśmy strajk. Pod wieczór przyjechało szefostwo MSW. Przygotowano dla nas specjalną kolację z dużą kiełbasą. Odeszła im ochota do przebierania nas w mundury ZOMO i wypuszczania na miasto. Po dwóch tygodniach wróciliśmy do cywila i poje-



chałem na drugą część Zjazdu Solidarności, tym razem na delegację z „Razem”. Jako fotoreporterzy żyliśmy już swoim życiem, to była jedna z wielu nasiadówek jakie zrobiliśmy. W Oliwii działacze Solidarności mocno już tarli się między sobą, bo chodziło o władzę w Związku. Z chęcią by pozbyli się Lecha, ale im się nie udało. Była zupełnie inna atmosfera niż na strajku, gdzie wszyscy grali do jednej bramki.

Pierwsza Solidarność była czymś wielkim i ważnym. Człowiek czuł się człowiekiem. W Stoczni byłem bardzo nabuzowany. Natychmiast zapisałem się do Solidarności, gdy tylko powstała. Później wszystko się popsuło i wszyscy na to napluli,

ale trudno. Jeździłem po zakładach w całej Polsce i widziałem co się tam dzieje. Nie było to budujące. Dziwni ludzie traktowali się wzajemnie w dziwny sposób. Powstał podział na lepszych i gorszych, zaczęły się tajemnice. Uważałem, że to, co działo się na ulicach w trakcie manifestacji było tragiczne. Dołączały się męty, złodzieje, prowokatorzy.

„Solidarność nad tym nie panowała. Nad strajkami w zakładach pracy można było panować, nad manifestacjami nie. Nie wiem, czy komuś nie zależało na ogólnokrajowym chaosie i rozpiętości, a nikt z Solidarności nie miał zamiaru tego powstrzymać. Nie byłem i nie jestem za tym, by się bić. Nie chcę by w Polsce był Tienanmen czy inny Majdan. Jeśli ktoś chce się bić, niech idzie walczyć na



ustawkach w lesie czy jedzie do Afganistanu czy Iranu i tam się morduje. Tu koniecznie zależało komuś na konfrontacji. W tym sensie stan wojenny to zatrzymał i z tego powodu uważałem, że wprowadzenie stanu wojennego było dobre.

(...) Stałem przed komisją weryfikacyjną, która miała zdecydować czy będę mógł nadal wykonywać zawód fotoreportera. Nie musiałem się szmacić, bo jeszcze przed stanem wojennym jesienią 1981 roku ukazał się mój album Stocznia '80. Na weryfikacji spytali mnie: a co Pan takiego ważnego zrobił w swoim życiu dziennikarskim. Odpowiedziałem im: ten materiał o śmieciarzach, naprawdę genialna rzecz. Widzieliście panowie? Nie, to weźcie klucz od redakcji i pójście zobaczyć. Zgłupieli, byli pewni, że powiem Stocz-

nia'80. Spytali: a stan wojenny? Powiedziałem, że to była konieczność. Oni: niech pan nie mówi słowami generała (Jaruzelskiego). Pytali jeszcze o inne rzeczy, ale zweryfikowali mnie pozytywnie i mogłem być fotoreporterem. Fotoreporter nie powinien angażować się ideologicznie w to, co robi. Powinien natomiast myśleć, co robi.



Narodziny S

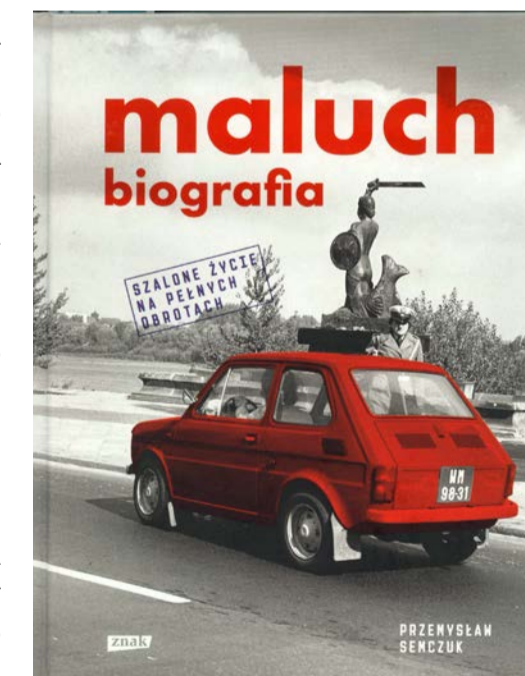
Zdjęcia - Mirosław Stępnik
Opracowanie graficzne - Zbyszek Czapnik
Teksty - Robert Jarosz
© Mirosław Stępnik 2014
© Narodowe Centrum Kultury 2014
Wydawca: Narodowe Centrum Kultury
www.nck.pl

Jak, gdzie i dlaczego - historia 126p

W sierpniu, w Krakowie spotkali się posiadacze małych Fiatów 126p. Było ich naprawę wielu, były „ochy” i „achy”, była zabawa, był kolejny dowód na to, że kochamy Malucha.

I słusznie. Wszak narodził się gdy „Polska rosła w siłę, a ludzie żyli dostatniej”, a dokonał żywota, kiedy owe zakłęcia zaczęły się spełniać. Od 1972 roku był przedmiotem pożądania i marzeń, jego produkcja zakończyła się piętnaście lat temu i dziś niemal zniknął z dróg. Maluch. Fiat 126p. Już klasyk. Stanowił ważny rozdział w polskiej motoryzacji. Towarzyszył nam w czasie wielkich zmian z końca wieku XX, od głębokiego PRL-u do II RP.

O czasach świetności tego samochodu, o ówczesnej Polsce i o ludziach z przełomu wieków traktuje książka „Maluch biografia” Przemysława Senczuka. Autor przeprowadza czytelnika przez zawile i skomplikowane pokonywanie przeszkód towarzyszące powstaniu fabryk w Tychach i Bielsku-Białej, opisuje początki produkcji, przypomina dyskusje i spory dotyczące wyboru przymierzanego do produkcji modelu samochodu. Historia samochodu, który zmotoryzował Polaków osadzona jest w realiach zmieniającej się rzeczywistości, od czasów rozwoju według koncepcji Edwarda Gierka i jedynej słusznej partii, przez sierpniowy



chaos strajków, stan wojenny, aż po swobodę gospodarczą i inwestycje kapitałów zagranicznych.

Z książki dowiadujemy się, jak polscy inżynierowie zmieniali i poprawiali samochód, jak na jego bazie tworzyli koncepcje budowy następcy Malucha.

Niezbyt szeroko potraktowana jest rola, jaką 126p odegrał w rodzimym sporcie samochodowym; znajdujemy w książce takie zdanie, „Tak wyglądał początek słynnego Rajdu Monte Carlo. Jednego z najsłynniejszych wyścigów samochodowych...”. Mylenie rajdu z wyścigiem i oszczędne potraktowanie obu dyscyplin może bardzo drażnić miłośników sportów samochodowych. Pomimo to książkę polecamy, Autor wykonał kawał dobrej roboty, wyszperał i zebrał w zgrabną

całość cały szereg znanych i nieznanych faktów, plotek, informacji, dowcipów...

Maluch biografia

Przemysław Senczuk
Wydawnictwo Znak, Kraków 2014
Stron 318, oprawa twarda
Cena 39,90 zł

Good points 2 C.V.

TEKST I ZDJĘCIA: ANDRZEJ GLAJZER

Jeśli światowy zlot fanów Citroena 2CV w Toruniu potraktujemy jako jedno z wydarzeń, które dla każdego z ponad 2,5 tysięcy przybyłych tu „kaczek” jest kolejnym z ważnych zdarzeń w życiorysie (ciruculun vitae), to tytuł jest w pełni uzasadniony. Przecież każdy z samochodów i jego załoga znalazły się w Toruniu z jakiegoś ważnego powodu. Każdy przywiózł tu swoją historię i kierowany pasją właścicieli, na swój sposób mógł ponownie zaistnieć w swoim i tylko swoim towarzystwie.

To co wydarzyło się na podtoruńskim lotnisku, w gmachu MotoAreny i na Bulwarze Filadelfijskim dla wielu odwiedzających (chyba również dla organizatorów) musiało przecież zmienić wyobrażenia o samochodach, a zwłaszcza takich jak te. Nie oszukujmy się, Citroen 2CV nigdy nie był przecież „poważnym autem”. Stworzony z potrzeby

chwili, siermiężny, tak brzydki, że aż piękny, konstrukcyjnie najprostszy z prostych, tani i łatwy w obsłudze dla każdego. W swoim czasie był przecież pod tym względem bezpośrednim spadkobiercą FordaT. A jednak! Kiedy tylko pojawił się na ulicach pokochali go wszyscy. Z czasem uczucie to tylko narastało. Motoryzacyjny fenomen, który z czasem stał się idolem... i tak jest do dziś!

Nawiązując do „dwójki” w nazwie postanowiłem zapytać właścicieli „kaczek” z różnych regionów Europy za co kochają 2CV... i czy są jakieś słabe jego strony. W jednym, jak i drugim przypadku mogli wymienić tylko po dwa punkty!

Pierwszy napotkany egzemplarz był szczególnie. **To 2CV Sahara**, o czym bardziej zorientowani koneserzy tej marki wiedzą, że był to samochód z roku 1961 z napędem 4x4...ale napędzany przez dwa silniki! Przyjechał z Niemiec, z okolic Augsburga.

A zatem dwa punkty do dumy?

– Dla mnie (powiedział jego właściciel) jest to auto szczególnie i to dwóch powodów. Po pierwsze kuriozalny ze względu na rozwiązania techniczne, a po drugie jest jednym z pierwszych wyprodukowanych egzemplarzy (Nr.33).

Za co go nie lubisz?

– Nie mogę go nie lubić, ale wymaga skupienia podczas prowadzenia. Ponieważ może jechać na jednym (przednim lub tylnym) silniku albo na obu naraz muszę wiedzieć kiedy i w którym momencie jazdy zdecydować o uruchamianiu silników. Błąd może drogo kosztować! Poza tym jest w nim głośno.

Sprawdziłem podczas krótkiej przejażdżki i niestety to prawda!

Jedna z „kaczuszek” z Włoch.

Gabriel okolic Bergamo kocha swoją, ponieważ jak to określili, jest to auto kontestacyjne.

Cokolwiek by to nie znaczyło, pogłodził go po dachu, a potem ostentacyjnie przetarł jeden z reflektorów. Jest też tani w eksploatacji i łatwy w obsłudze (nawet dla mnie, humanisty).

A słaba strona?

– **Nie ma...choć!** Wiesz jestem Włochem i trudno się w nim wyspać. Chyba rozumiesz co mam na myśli?

Slovenja i grupa znajomych przybyłych kilkoma 2CV i dużym Citroenem HY, służącym za kampera. Już na wstępie zaznaczyli, że byli uczestnikami pierwszego światowego zlotu 2CV (w ich języku kaczka to spaček) w roku 1973, który pomagali organizować jeszcze w jugosłowiańskim Poreču. 2CV uwielbiają za wszystko, ale przede wszystkim za to, że dzięki niemu ciągle znajdują nowych przyjaciół i mogą z nimi spędzać swoje wakacje. To sposób na ciekawe życie i poznanie świata. Drugi powód to ten, że na 2CV można zawsze liczyć i to na równinach jak i w wysokich górach. (?) →





A dwa mniej przyjemne wrażenia z posiadania spaćka?
Potraktowali pytanie jako niezrozumiałe i niedorzeczne i po raz kolejny napełnili śliwownicą swoje kubki.

Yves wraz z synem przyjechali z Francji 2CV w wersji Kombi z roku 1986.

– Mój samochód to mój sposób na odpoczynek od pracy. Jest łatwy w prowadzeniu i kiedy przechodnie pozdrawiają mnie mija stres i codzienne problemy.

– Poza tym mogę nim wyjeżdżać na kilka dni i spędzać noce w odludnych miejscach. Mam gdzie spać, a kiedy pada deszcz uwielbiam dźwięk kropel odbijających się od blaszanego dachu.

Jest coś czego nie lubisz?

– Tak! Jak w każdym 2CV woda przecieka wokół przedniej szyby i spływa po kolanach.

2CV z podwójnymi reflektorami wyprodukowany w roku 1968 przywiózł do Torunia **Kristen i Ralpa z Bawarii**.

– 2CV to cudowny samochód przenoszący nas w czasie w inny sposób bycia. Dzięki niemu możemy powracać do naszej młodości i tak się zachowywać. Widać to zresztą po naszych strojach. Lubimy to i dlatego zawsze uczestniczymy w zlotach. Mniejszych i takich jak ten.

– Dla nas nie ma złych stron. Nawet jak nas umęczy monotonnym opowiadaniem dobiegającym od strony silnika.

Jednym z największych „oryginałów” na zlocie był **Bert z Wielkiej Brytanii**. Do Torunia przyjechał jednym ze starszych modeli 2CV z roku 1952 i do tego w dość oryginal-

nym, aczkolwiek wskazującym na bezlitosne traktowanie. Kiedy pochwalili się o zamiarze przyjazdu do Polski na zlot swojemu przyjacielowi, ten zaprosił go „po drodze” na swój ślub...w Barcelonie!

Z Chichester w hrabstwie Kent Bernt przejechał całą Francję, był na uroczystości, a potem przez Włochy, Szwajcarię i Niemcy i po 13 dniach podróży dotarł do Torunia. To jakie usprawnienia pokazał mi w swoim aucie i jego wyposażenie, może stawić kanwę długiego opowiadania, ale...

Za co kochasz swojego „Bertoni”?

Nie odpowiedział, ale w zamian pokazał mi wypisaną wołami kartkę, na dole której widniała sentencja; „Miles for Miles”. I wszystko jasne! Wystarczyło zresztą spojrzeć na radosną twarz emeryta.

Nie pytałem o problemy 2C. Nie wypadają! Na koniec wyjaśnił mi pochodzenie nazwy swojego auta. Sam ma na imię Bert, a projektantem 2CV był inż. Flaminio Bertoni, stąd: „Bert-Bertoni”.

Sam zatrzymałem mknącą przez miasteczko zlotowe wyzywająco różową cefaukę, w której podróżowały trzy uroczyste panie. Przyjechały z Norwegii, a za kierownicą najmłodsza z nich Elvor.

Za co kochasz swój samochód? W dwóch punktach!

– Jestem przedszkolanką i często jeżdżę swoim autem do pracy. Kiedy już tam jestem mam pół dnia wolnego, bo wszystkie dzieci bawią się w moim samochodzie. Poza tym jest w nim luz, który lubię i cenie najbardziej.

A co złego na jego temat?

– O! Właśnie urwałam lusterko wewnętrzne i nie mam się gdzie umalować!

Nastoletni **Alexander** z rodzicami przyjechał z okolic Paryża z rodzicami. Nie do końca wiem czy aż tak bardzo rozumie ten samochód. Na zadane pytania odpowiadał po konsultacjach z nimi. Mocne według niego strony 2CV to amortyzacja i ponadczasowy wygląd. To co mu się nie podobało dotyczyło prędkości (że za wolny) i ponieważ jest wysoki słabej widoczności. Potem dodał jeszcze jedno. Instalacja 6 volt nie pozwala na używanie smartfona.

Małżeństwo z Hamshire i pomalowana w kolorową szachownicę 2CV z roku 1988. Na podszybiu nazwa Elmer, tak jak uśmiechnięty słoń z bajki dla dzieci.

– Jestem kierowcą dużej ciężarówki i dla mnie jazda moim małym samochodem to odpoczynek po pracy. Jeżdżę nim przez cały rok. Sam go pomalowałam i sam naprawiam. Jest łatwiejszy w obsłudze od kosiarki. A Elmer, dlatego, że lubię też duże samochody.

– Trochę głośny i słabo przyspiesza...ale taki już jest i to właśnie lubię. Kiedy ruszamy spod świateł inni kierowcy mają więcej czasu obejrzeć jego stylowy tył.

Najpierw porozkładane elementy nadwozia, potem widoczny prawie rozmontowany silnik i kilku facetów nieśpiesznie wykonujących jakieś prace. To sceneria wokół 2CV, która

dzielnie przejechała do Polski **spod Paryża** i „poległa” pod Toruniem. Pęknięty pierścień uszkodził cylinder.

– Co podoba mi się w 2CV? Zobacz, to jest mój samochód, a naprawiają go moi nowi przyjaciele. Ja tylko poszedłem kupić nowe tłoki. Ten samochód sam generuje chęć pomocy i pozwala na zawieranie nowych znajomości w każdym miejscu.

– Drugie to, to, że... To nie samochód- to sztuka życia”.

– Wada? Jak widzisz czasem się psuje!

I na koniec moje dwie opinie dlaczego 2CV jest tak inne od reszty samochodów. Po pierwsze, wydaje mi się, że dlatego, że ani jeden z moich rozmówców nie wspomniał ani słowem o technice, koniach mechanicznych, przyspieszeniu, zużyciu paliwa itp.

A przecież to samochód!

Po drugie nie słyszałem, żeby ktokolwiek kwestionował stopień oryginalności któregoś z aut lub jego stan techniczny. Tak naprawdę nikogo to nie obchodziło, ale nawiasem mówiąc auta oryginalne stanowiły promil ogółu.

Co uważam za słabą stronę?

Chyba tylko żał, że był to jak dotąd pierwszy taki zlot w Polsce i na kolejny przyjdzie trochę poczekać. W przyszłym roku, w lipcu „kaczuchy” spotkają się Madrycie. ■

Galeria fotografii ze zlotu Citroëna 2 CV na stronie iauto.website



CITROËN 2CV

żart motoryzacyjnych geniuszy



TEKST: ANDRZEJ GLAJZER
ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Eduard Michelin od roku 1935 właściciel firmy Citroën, jej dyrektor zarządzający Pierre Jules Boulanger, znakomity konstruktor, twórca projektu ponadczasowego modelu 11CV Traction Avant, inżynier André Lefèbvere, Gabriel Voisin i ich dzieło – najtańszy samochód mający zmotoryzować francuską wieś.

Legenda mówi, że znany ze swych ekscentrycznych pomysłów Michelin długo obserwował i zastanawiał się dlaczego udający się na targ do miasteczek regionu Auvergne musieli do tego celu używać konia i wozu. Prościej i taniej byłoby, gdyby robiły to gospodynie, a koń przydałby się w tym czasie do prac polowych.

Polecił więc Boulangerowi „zająć się” tym tematem i stworzyć pojazd „najprostszy z prostych” (toute petite voiture), łatwy w obsłudze, tani w eksploatacji i niezawodny. Taki, który mógłby przewieźć 4 osoby, beczkę wina i 50 kg ziemniaków. Potem, już w czasie projektowania dodano inne warunki. Musiał być na tyle wysoki w środku aby móc podróżować w nim w kapeluszu, oraz powinien na tyle gładko pokonywać nierówności drogi, aby nie rozbiło się w nim ani jedno jajko w koszyku. Prędkość pojazdu ustalono na ok. 60 km/h. Ponadto w założeniach znalazły się takie punkty, jak możliwość wykonania praktycznie każdej naprawy w „warunkach domowych”, zużycie paliwa nie przekraczające 3 l/100km i gwarantowany przebieg bez konieczności wymiany podstawowych części pojazdu do przebiegu minimum ok. 50 tys.

km. Już jako żart, Michelin stwierdził, „nie musi być piękny”.

Był rok 1936 i jak na ówczesne możliwości, nawet tak doskonały konstruktor jak wspomniany Lefèbvere określił zadanie jako praktycznie niemożliwe, ale obiecał zrobić wszystko co się da.

Coś z niczego

Już wiosną przeszłego roku zbudowano pierwszy prototyp. Faktycznie nie był może piękny, ale reszta wymagań szefów została jednak spełniona. Dla uzyskania lekkości i prostoty konstrukcji wykorzystano lotnicze wizje Voisina, łącznie z krzyżowym związaniem tyłu aluminiowego nadwozia stalowymi linkami, tak jak usztywniało się skrzydła dwupłatowców. Lotniczych korzeni należy doszukiwać się również we wzdlużnym rowkowaniu poszycia przodu i maski, co znacznie zwiększało ich sztywność i użycia dużej ilości lekkich surowców, czyli aluminium i magnezu. Chłodzony cieczą dwucylindrowy silnik w układzie typu „boxer” o pojemności 375 cm³ i mocy 8 KM (wzorowany zresztą na motocyklowym silniku BMW) umieszczono z przodu pojazdu. Za

nim znajdowała się chłodnica, a następnie niesynchronizowana skrzynia biegów o 3 przełożeniach do przodu i biegiem wstecznym, sterowana dźwignią umieszczoną centralnie na przegrodzie czołowej. Przy okazji należy wspomnieć, że całość przyrządów znajdujących się na desce rozdzielczej ograniczała się jedynie do szybkościomierza i amperomierza.

Miało być prosto i tanio, i było. Samochód wyposażono w jeden tylko reflektor (według początkowego projektu miał być umieszczony centralnie), jedną wycieraczkę szyby przedniej obsługiwaną ręcznie, płócienny dach, kończący się praktycznie na linii tylnego zderzaka, siedzenia, w których na metalowym szkielecie rozpięte były kawałki płótna, brak kierunkowskazów (kierowca miał za zadanie ręką pokazywać kierunek zamierzonego skrętu), a nawet brak akumulatora, który zastąpił zapłon iskrowy (magneto umieszczone w kole zamachowym) i rozrusznika, przez co silnik uruchamiany był za pomocą korby. Dalsze oszczędności to hamulce hydrauliczne tylko na koła przedniej osi (koła tylne hamowane były za pomocą hamulca sterowanego linką hamulca ręcznego), dzielone szyby bocznych drzwi, których tylko górna część odchylana była od góry do dołu i pochodzące z produkowanego modelu C4 przykręcane przednie błotniki. Niezwykle ciekawe, a wręcz nowatorskie było jednak zawieszenie kół. Wykonane jako aluminiowo-magnezowe odlewy wahacze (przednie pchane, tylne wleczone) połączone początkowo poprzecznie, ale powodowało to, że mimo dość dobrej amortyzacji samochód „nurkował” przy hamowaniu. W trakcie

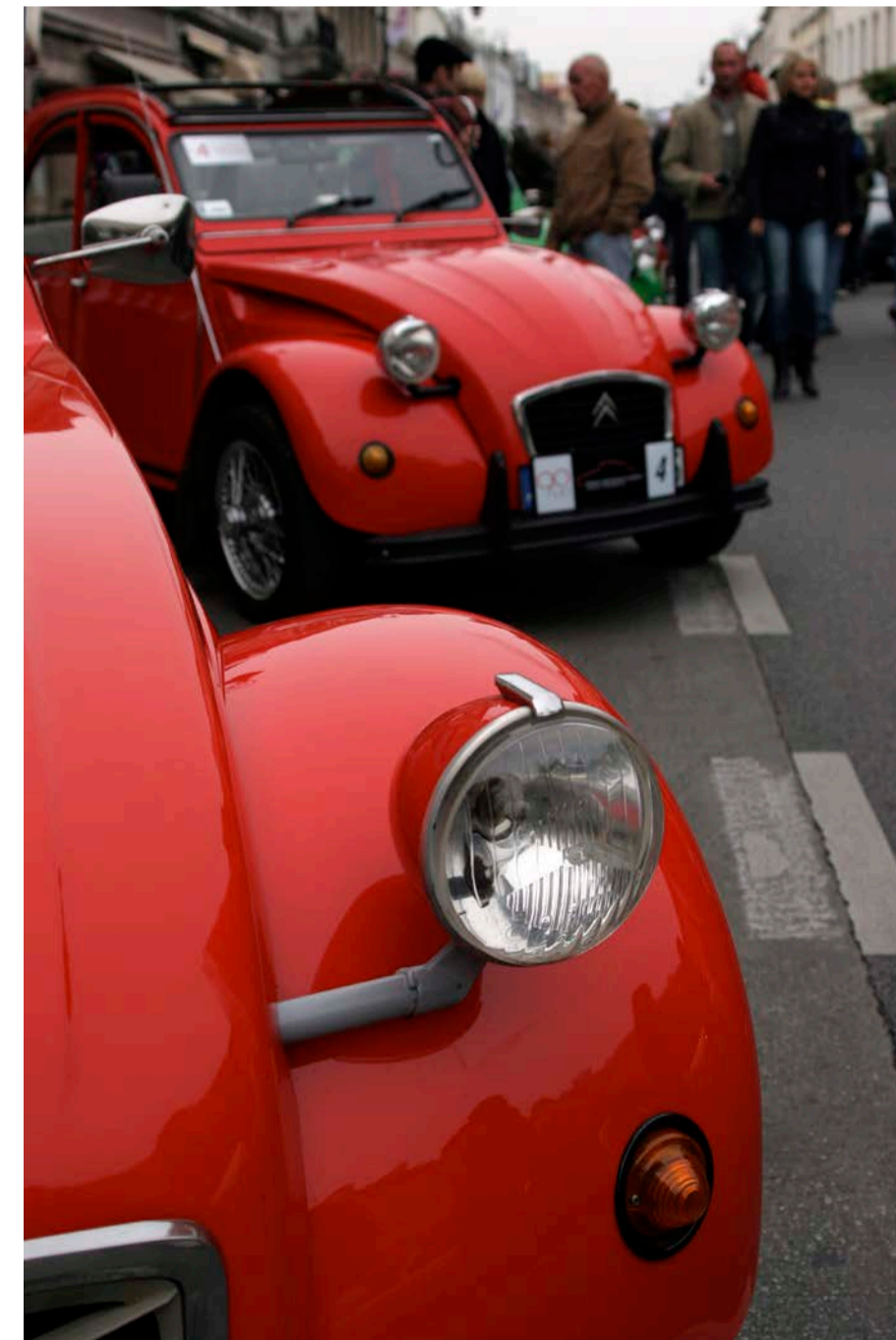


dalszych prac nad projektem, trwających już w czasie wojny zmieniono to rozwiązanie stosując cylindry z pakietem sprężyn umieszczonych wzdlużnie równolegle od osi pojazdu.

W roku 1938 wykonano i pod „okiem przyszłych użytkowników” przetestowano ok. 38 sztuk modelu 2CV. Premiera auta zapowiedziana została na rok 1939, ale wybuch wojny i wkroczenie do Francji wojsk niemieckich przekreślił ten plan. Prototypowe konstrukcje i wykonane już auta w ilości ok. 250 sztuk schowano w piwnicach fabryki w Quai de Ravel i okolicach miejscowości La Ferte Vidame i Clermont-Ferrand. (Pierwsze z nich odnaleziono dopiero w roku 1968 i odbudowano w roku 1970).

Tak brzydki, że aż piękny

W czasie niemieckiej okupacji prace nad 2CV trwały jednak dalej i dlatego już w roku 1948, podczas trwania salonu paryskiego, 7 października 1948 Citroën na Salonie Paryskim mógł zaprezentować swój nowy, jak najbardziej „wpisujący się” w czas odbudowy samochód popularny 2CV type „A”. Jednym z pierwszych, którzy go zobaczył był ówczesny prezydent Francji Vincent Auriol. Co prawda samochód był brzydki, ale w porównaniu z przedwojennymi pierwowzorami zyskał wiele cech „normalnego” samochodu osobowego. Po pierwsze wyposażono go drugi reflektor i wycieraczkę przedniej szyby, a nadwozie, ze względu na ograniczone możliwości pozyskania aluminium wykonane było całkowicie z blach stalowych. Poza tym zrezygnowano z chłodzonego cieczą silnika zastępując go również 2-cylindrowym „boxerem”, ale chłodzonym powietrzem o mocy zwiększonej do 9 KM (konstrukcji Flaminio Bertoni). Zmieniono też skrzynię biegów na synchronizowaną 4-biegową. Nowy 2CV posiadał już hamulce hydrauliczne na 4 koła, z tym że przednie bębny hamulcowe umieszczono nie przy kołach, ale przy zespólnym mechanizmie przeniesienia napędu. Największe jednak zmiany w stosunku do wersji prototypowych wprowadzono jednak w konstrukcji zawieszenia kół. Wahacze połączone zespołem poziomych sprężyn umieszczonych wzdlużnie w cylindrycznych obudowach. Powodowało to, że w przypadku najechania na przeszkodę koła przedniego, kiedy zostało ono uniesione do góry, w tym samym czasie ściskanie sprężyn powodowało „usztywnianie się” koła tylnego, zapobiega- ➔➔





nalonym sprzętem. W grudniu 1956 na rynek trafił luksusowy (o ile można w ten sposób określić 2CV) model AZL z powiększonym tylnym oknem, a w październiku 1958 następny ze zmienioną, metalową pokrywą bagażnika. Od października 1959 można było już nabyć „kaczątka” w kolorze błękitnym, czyli innym niż dotychczasowym jedynie dostępnym szarym i na większych kołach o średnicy 16”. W grudniu roku 1960 pojawił się pojazd w wersji Sahara przeznaczony dla wojska i policji z napędem 4x4, uzyskiwanym w dość dziwny sposób, a mianowicie poprzez wyposażenie auta w dwa silniki (jeden z przodu i drugi z tyłu). Sahara wytwarzana była do roku 1971 i powstało zaledwie 694 takich pojazdów. W roku 1960 na rynek trafił Citroën H-Van, w roku 1960 auto z ze zmienioną nieco przednią częścią nadwozia i wzmocnionym o dalsze 6 KM silnikiem, a od marca roku 1963 wersja AZAM o znacznie lepiej wyposażonym wnętrzu. Kolejnym udoskonaleniem konstrukcji nadwozia było wprowadzenie od roku 1964 drzwi otwieranych zgodnie z kierunkiem jazdy i zastosowa-

jąc jednocześnie wychyleniom nadwozia. Drgania pionowe kół ograniczono poprzez wyposażenie auta w amortyzatory bezwładnościowe. Reszta pozostała praktycznie bez zmian.

Nieoczekiwany sukces

Proste i jak wtedy postrzegano „brzydkie nadwozie” skłoniło opinię publiczną do określenia go jako „brzydkie kaczątka”, ale cena, najniższa jaką można wyobrazić za kupno samochodu (185 tys. franków) zrobiła swoje. Od pierwszego dnia ekspozycji chętnych na jego zakup nie brakowało. W roku 1949 wykonano zaledwie 876 sztuk modelu 2CV, w roku 1950 dzienna produkcja 2 CV wynosiła 400 sztuk. W roku 1954 paryską fabrykę opuściło ich blisko 53 tysiące sztuk. Początkowo termin oczekiwania na 2CV, pomimo ciągłego wzrostu produkcji wynosił 3 lata, a wkrótce wzrósł nawet do 5 lat, co całkowicie potwierdziło wizjonerstwo Eduarda Michelina. Mimo początkowej niechęci świat tak pokochał „deuche”, że auto produkowane było potem w wielu miejscach (oprócz Francji, również w Belgii, Anglii, Argentynie, Chile i Portugalii) przez kolejne 42 lata, aż do roku 1990 i uwzględniając jedynie modele w wersji podstawowej sprzedano go w ilości blisko 4 mln. sztuk (3 872 583 szt.)

Zmiany-niezbędne

W ciągu tego czasu modernizowano go wielokrotnie, z czego należy wymienić wprowadzenie do produkcji w roku 1954 samochodów ze zwiększonym silnikiem typu AZ 425 (602 ccm i mocy 12 KM uzyskiwanej przy 7000 obr./min) i udosko-

nie przegubów równobieżnych zamiast dotychczasowych krzyżakowych. W roku 1967 do sprzedaży trafiła nowa jego wersja znana jako Citroën Dyane, który uznawany był jako bezpośredni konkurent dla Renault 4 i VW „garbusa”. W roku 1968 na rynku pojawił się zaprojektowany na bazie modelu 2CV samochód z otwartym nadwoziem wykonanym z tworzyw sztucznych o nazwie Mehari. Od roku 1970 nowe modele 2CV wyposażano w silniki typu M28 o mocy 33 KM, ale ze względu na trwałość jednostek napędowych od roku 1979 powrócono do silników o pojemności 602 cm³ wytwarzających moc 29 KM przy 5750 obr./min. Ostatnie produkowane we Francji egzemplarze opuściły fabrykę w roku 1988, po czym kontynuowana ona była w Portugalii do 22 czerwca 1990 roku. Do tego czasu uwzględniając również wytwarzane na całym świecie również późniejsze wersje Dyane, Mehari, FAF i będące konstrukcyjną kontynuacją 2CV modele Ami i ich wersje, można powiedzieć, że w rękach właścicieli znalazło się ponad 9 milionów aut pochodnych od modelu 2CV.

Oczywiście na temat tych kultowych dziś samochodów i ich wyczynów (np. udział w licznych imprezach sportowych i wyprawach międzykontynentalnych) można napisać książkę, a i tak nie zawierałaby ona wszystkiego, co chciałoby wiedzieć wielbiciele 2CV. Współcześni producenci coraz bardziej zastanawiają się jednak nad fenomenem „parasola na kołach” jako przykładu prostych, tanich i chętnie kupowanych aut, które niekoniecznie muszą być piękne, ale za to doskonale się sprzedają.

A może czas na kolejny żart? ■



TEKST I ZDJĘCIA: RAJMUND G. BINISZEWSKI

Podróż samochodem przez bezkresną Rosję to szczególne doświadczenie. Drogi, obyczaje, klimat, ludzie, domy, mosty, warsztaty samochodowe, posiłki, wszystko to jest dla nas, wschodnich Europejczyków, ogromnie intrygujące. Jeśli nas coś w Rosji dziwi, to dla ludzi świata zachodniego jest kompletnie niepojęte. Może stąd biorą się nieporadne reakcje na politykę Rosji?

Żegluga po Audanie nie dość że odbywa się tylko w dzień to prom porusza się z zawrotną prędkością 5 km/h. Czyli do Chandygi dotrę dopiero jutro wieczorem. Przez ostatnie 6 dni pokonałem dystans zaledwie 200 km. I chyba tylko na mnie robi to wrażenie, zdarzały się dni że taką odległość pokonywałem przed śniadaniem. Teraz rozumiem jak wygląda świat w którym nie używa się zegarków, może nawet nie używa się kalendarzy. Jedno co wszyscy tu mają pod dostatkiem to właśnie czas. Do Magadanu zostało jeszcze 1500 km, a mój czas przeznaczony na tą podróż zaczął się dramatycznie kurczyć. Zbiera we mnie wewnętrzna złość że najfajniejszy etap podróży będę musiał pokonać w pośpiechu.

Część ludności zamieszkujące te tereny to albo zesłańcy, albo ich potomkowie. Choć porozumiewają się po rosyjsku, to mówią, że nie są Rosjanami tylko Sybirakami. To jedno z nie licznych miejsc na świecie gdzie ludzie są życzliwi, pomocni i gościnni nie tylko dla swoich ale też dla przyjezdnych. Są miejsca gdzie pożywienie zdobywa się łowiąc ryby czy polując. Czuję się jak bym był na innej planecie. Szkoda, że nie mogę tu zostać dłużej.

Miejscowi mają takie powiezenie: „... zima u nas krótka, to tylko prze 9 miesięcy, a potem to już tylko lato, lato, lato ...” W nocy spadł śnieg, a temperatura oscyluje w okolicy 0 st. C. Nie wiem czy to ma oznaczać, że latem pada śnieg, czy →→



może to "długie" lato już się skończyło. Zdarzało się, że temperatura w nocy spadała poniżej zera, raz nawet było -12 st. C. To na tutejsze warunki może nie upaść, ale na pewno nie mróz.

Po zjechaniu z promu staram się ustalić czy szlak jest przejezdny. Od kierowców oprócz informacji o sytuacji drogowej, dostaję też adres hotelu gdzie mogę przenoćować. Hotel okazuje się istnym cudem inżynierii. Drewniany dom w którym ani jedna ściana nie stoi pionowo, a podłoga to zbór przypadkowo ułożonych pochylni. Pod jedną nogą stołu wsadzono 3 grube książki, dzięki czemu szklankę dało się napełnić herbatą do 3/4 jej wysokości. Ciepłe pomieszczenie, bieżąca ciepła woda, co wcale nie jest częstym zjawiskiem, oraz możliwość spania z wyprostowanymi nogami spowodowało, że to wszystko do mnie dotarło dopiero w momencie kiedy już odjeżdżałem.

Przed miejscowością Bolszewik decyduję się skrócić na drogę bez oznako-

wania, przez niektórych zwaną Starym Szlakiem Kołyskim. Powiniennem zaoszczędzić jakieś 400 km. Nawierzchnia jest w kiepskim stanie, a mosty mają więcej dziur niż ser szwajcarski. Ale przecież mamy lato i to suche, więc przez większość rzek da się przepawić brodami. Po drodze mijam biegun zimna, jak się potem okazuje to jeden z co najmniej trzech, jakie znajdują w Rosji. Najwyraźniej przemysł turystyczny rozwija się i każdy region chce mieć swoją atrakcję, jak ten słup, na którym widnieje najniższa odnotowana temperatura.

Po trzech dniach docieram do Magadanu. I do razu mam wrażenie, jakbym znowu wjechał do Rosji. Przyszedł czas na refleksje i jakieś podsumowania. Przejechałem 13 500 kilometrów, czas jazdy to trochę ponad 29 godzin, spaliłem prawie 2000 litrów paliwa, przebiłem 6 razy oponę i zламаłem resor, tracąc na to wszystko 4 tygodnie. To była długa, kosztowna i nudna podróż. Krajobraz zmieniał się raz na tydzień, a i tak głównie były to drzewa. Niemal każdy napotkany po drodze policjant chciał ode mnie przynajmniej 100 rubli. Im dalej na wschód, tym droższe jest paliwo i gorsze jedzenie, o kawie lepiej nie wspominać. Jaka jest Rosja? W większości mity i legendy... a może jednak nie, może to rzeczywiście bardzo osobliwy stan umysłu, a jedyna możliwość żeby go uzyskać to się tam urodzić. Zrozumieć się tego raczej nie da. ■



Podstawy off-roadu (5)



Pozornie prosta sprawa trzeba podjechać pod górę. Zapinamy bieg, gaz dno i jedziemy... Nie tak od razu. Obejrzyjcie kolejny odcinek „podstaw 4 x 4”

Sławka Makaruka, pomoże uniknąć różnych niespodzianek, które mogą sprawić poważne kłopoty. A poważne kłopoty w terenie, do tego jeśli nie jedziemy w dwa samochody, a komórka została w domu, to... to już naprawdę poważne kłopoty.



Kolejny odcinek „Podstaw 4 x 4” można obejrzeć tu

Czym różnią się rajdy od wyścigów Czytelnicy naszego magazynu zapewne świetnie wiedzą – to są dwie różne dyscypliny sportu samochodowego. Ale czy kierowca wyścigowy i kierowca rajdowy to dwie odmienne osobowości? Czy konieczne jest jakieś inne mentalne nastawienie, czy sposób myślenia? Takie pytania pojawiły się w redakcji, gdy rozmawialiśmy o różnych przypadkach mistrza świata w wyścigach (Formuła Renault) i w rajdach (WRC2), Roberta Kubicy. Pytanie zadajemy doświadczonym kierowcom wyczynowym.

Rajdy vs wyścigi

BARBARA STĘPKOWSKA

Myślałam chwilę o poruszonym temacie. Chyba nie ma jakichś podstawowych, bardzo różnych cech, definiujących kierowców tych dyscyplin.



wania. W obu przypadkach niezbędna jest umiejętność wycucia limitu możliwości. I w tym momencie trochę rozjeżdżają się ścieżki doskonalenia umiejętności. W rajdach ten limit jest trudniej znaleźć. Stan skupienia prawdopodobnie jest taki sam, jednakże samo skupienie dotyczy innych spraw. Wyścigowca nie zaskoczy stan nawierzchni i znator w każdych warunkach pogodowych, więc skupia się na precyzyjnym, wręcz matematycznym wyciśnięciu z sytuacji na torze maksimum szybkości i pozycji. Kierowca musi być bardziej wszechstronny, musi „wyrobić w sobie” umiejętność ciągłego przestawiania limitów. I to wycucie aktualnego limitu jest celem jego skupienia.

Dobrym zobrazowaniem jest tu przykład usprawiedliwiania zbyt szybkiego czasem, wpięprzania się Kubicy w zakręt tym, że przyzwyczajony jest do późnego, „wyścigowego” hamowania. Otóż nie ma rozróżnienia hamowania rajdowego i wyścigowego - hamowanie jest, w konkretnych warunkach, albo idealne, albo za wczesne, albo za późne. Jest jedynie ustawienie w głowie limitu, który na rajdach nie jest tak ewidentny. W rajdach jest węższy margines błędu - mniej więcej o tyle, o ile węższy jest OS od toru i poboczami - ale nie sadyż, że potrzebna jest tu jakaś specjalna cecha mentalna i zdolna wyścigowa bestia może sobie z czasem takie wycucie zdobyć.

Umiejętność współpracy z pilotem, mentalna zgoda na to, że w aucie pra-

kuje załoga - to może być trudne do zaakceptowania przez kierowcę wyścigowego. Czyli kierowca rajdowy musi umieć zaufać komuś bardziej, niż wyścigowy swojemu inżynierowi.

Istotna jest też sprawa odporności psychicznej - kierowca wyścigowy musi lepiej znosić bezpośrednią rywalizację, może próbować wymusić błędy innych, powinien nie pozwolić sobie wymusić błędów. Chyba, mówiąc kolokwialnie, musi być twardszy, niż może być kierowca rajdowy (oczywiście nie mam tu na myśli koniecznego w obu przypadkach zachowywania zimnej krwi w trudnych sytuacjach). Ale kierowca rajdowy musi być większym wariatem, decydując się na zapyłanie między baobabami, nad przepaściami, czy w innych wrednych okolicznościach przyrody - i to chyba zasadnicza różnica mentalna.

W powyższym wywodzie są pewne „skrótowe myślowe”. Na przykład o tym hamowaniu - żeby było dokładniej zrozumiałe powinno być: w konkretnych warunkach i konkretnym sprzętem - bo taki bolid skręca natychmiast, a samochód z nadwoziem, nawet na twardym zawieszaniu ma bezwładność, dlatego musi dostać moment czasu na reakcję, a taki z bardziej miękkim zawieszaniem reaguje jeszcze później. Ale to nie zmienia faktu, że kierowcy tych różnych sprzętów muszą skupić się nad określeniem właściwego dla nich limitu i ustaleniu tego jednego optymalnego dla nich hamowania...

Pomoc dla ratowników

Wypadki zdarzały się, zdarzają i będą zdarzały. W interesie kierowców, ich rodzin, znajomych, sąsiadów, współpracowników, pracowników i pracodawców oraz innych użytkowników dróg, słowem w interesie nas wszystkich jest dołożenie wszelkich starań, aby ograniczać liczbę wypadków, a ich konsekwencje były możliwie najmniej dotkliwe.

Nowe drogi, lepsza organizacja ruchu, bezpieczniejsze samochody, edukacja uczestników ruchu drogowego w istotnym wymiarze wpływają na zmniejszenie liczby tragedii drogowych. Te jednak, pomimo starań, wciąż się zdarzają. I, powiedzmy to sobie otwarcie, zdarzać się będą. Starajmy się ich unikać, doskonalmy naszą technikę jazdy samochodem, ale również postarajmy się zrobić wszystko, aby skutki wypadków ograniczyć do minimum.

Kierowca nie ma wpływu na zachowania innych kierowców, na pogodę, na organizację ruchu czy stan drogi. W pewnym stopniu może przewidywać i zapobiegać różnym wydarzeniom drogowym, trzeba być jednak przygotowanym na to, że pewnego dnia, z naszej lub kogoś innego winy, bądź na skutek jakichś nieprzewidywalnych okoliczności będziemy uczestnikiem drogowego nieszczęścia. Może się zdarzyć, że nic nie będziemy mogli zrobić i zdani będziemy na pomoc ratowników. Jeśli będą musieli rozcinać nasz samochód, aby możliwe było udzielenie pomocy medycznej, to byłoby im łatwiej, gdyby wiedzieli w których miejscach i w jaki sposób mogą to zrobić najszybciej i najskuteczniej. Ratownikom w takiej sytuacji pomóc tzw. Karta ratownicza pojazdu.

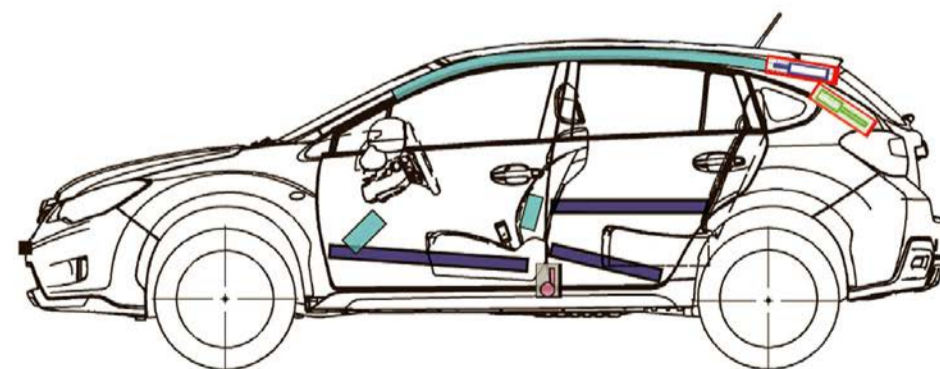
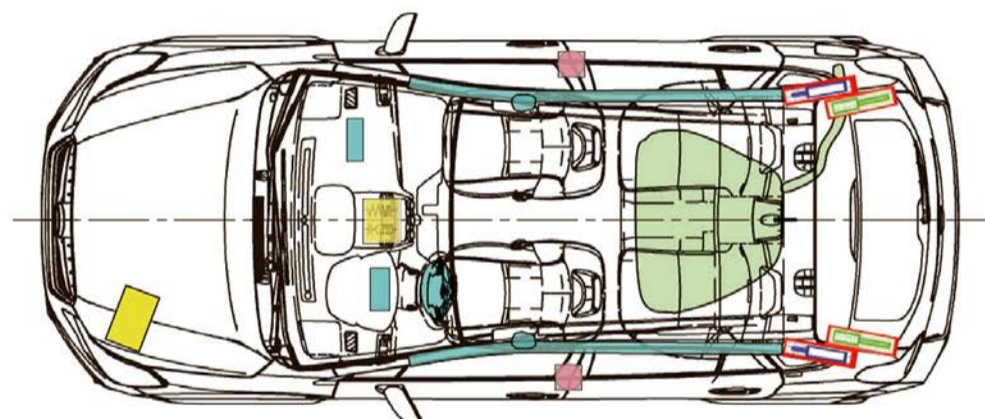
Pozornie zwykła kartka papieru może przyspieszyć czas akcji ratowniczej o kilka, często decydujących o życiu, minut. Karta ratownicza to graficzny schemat samochodu z zaznaczonymi najważniejszymi dla służb ratowniczych elementami umiejscowienia wzmocnień karoserii, rozmieszczenia poduszek bezpieczeństwa i gazowych napinaczy pasów. Można ją otrzymać u dealera lub z Internetu. Należy włożyć ją za osłonę przeciwśłoneczną kierowcy. Aby ratownicy wiedzieli, iż

w samochodzie jest Karta ratownicza, należy nakleić odpowiednią naklejkę na przedniej szybie po lewej stronie. Jak już mamy Kartę ratowniczą, naklejkę, a w

telefonie zapisany numer ICE (In case of emergency), to uczynimy wszystko co tylko możliwe, aby żadna z tych informacji nigdy nie była wykorzystana.



SUBARU: Impreza
Typ: G4
Od 2012



poduszka powietrzna		wzmocnienia konstrukcji/ nadwozia		moduł sterujący	
generator gazowy				akumulator	
napinacz pasa bezpieczeństwa		amortyzator gazowy		zbiornik paliwa	

Ostrzeżenie:
Odczekać 30 sekund po odłączeniu akumulatora

PROLINE®

NARZĘDZIA Z CHARAKTEREM



PROMECHANIK

proline-tools.com.pl

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