

iauto magazyn

Numer 05/13, 10 lutego 2016



Dawno, dawno temu...

VW Beetle

Nie taki Cienias

Subiektywny Top 10

Niczym bumerang wraca temat bazy danych i liczby samochodów jeżdżących w Polsce. Rejestr pod nazwą Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców powstaje od lat, kosztował już kilka wagonów pieniędzy i wciąż nie działa. I w najbliższym czasie działać nie będzie. Nie wiadomo ile samochodów rzeczywiście jeździ, Czy jest ich 24 miliony, jak wynika z urzędowych dokumentów, czy może, tak jak podają firmy ubezpieczeniowe, jest ich około 18 milionów? Około, bo wiadomo, iż niektórzy kierowcy jeżdżą samochodami bez wykupionego obowiązkowego ubezpieczenia OC. Z tym problemem borykają się firmy zajmujące się demontażem samochodów, które z różnych powodów są wycofane z ruchu. Niby przepisy prawa wyraźnie wskazują procedurę obowiązującą właściciela pojazdu przy jego wyrejestrowaniu. Teoretycznie nie można pozbyć się samochodu inaczej, niż sprzedając go, co znajduje swoje potwierdzenie w umowie kupna sprzedaży, albo oddając pojazd do legalnie działającej stacji demontażu, gdzie właściciel otrzymuje dokumenty potwierdzające ten fakt. Stacja demontażu ma obowiązek precyzyjnego rozliczenia stali, płynów, tworzyw sztucznych i przekazanie całej tej masy do odpowiednich zakładów odzyskujących i przetwarzających najróżniejsze surowce wtórne. Niby wszystko jest w prawie opisane, a legalnie działające stacje demontażu pojazdów najchętniej by zbankrutowały, natomiast te działające całkiem poza jakąkolwiek kontrolą, mają się całkiem nieźle. Nie, żeby zaraz jakieś obłędne fortuny z tej działalności były, ale biznes musi być całkiem dobry. A samochodów wciąż nie potrafimy się doliczyć. W czapkach niewidkach ukryte, czy co?



Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski

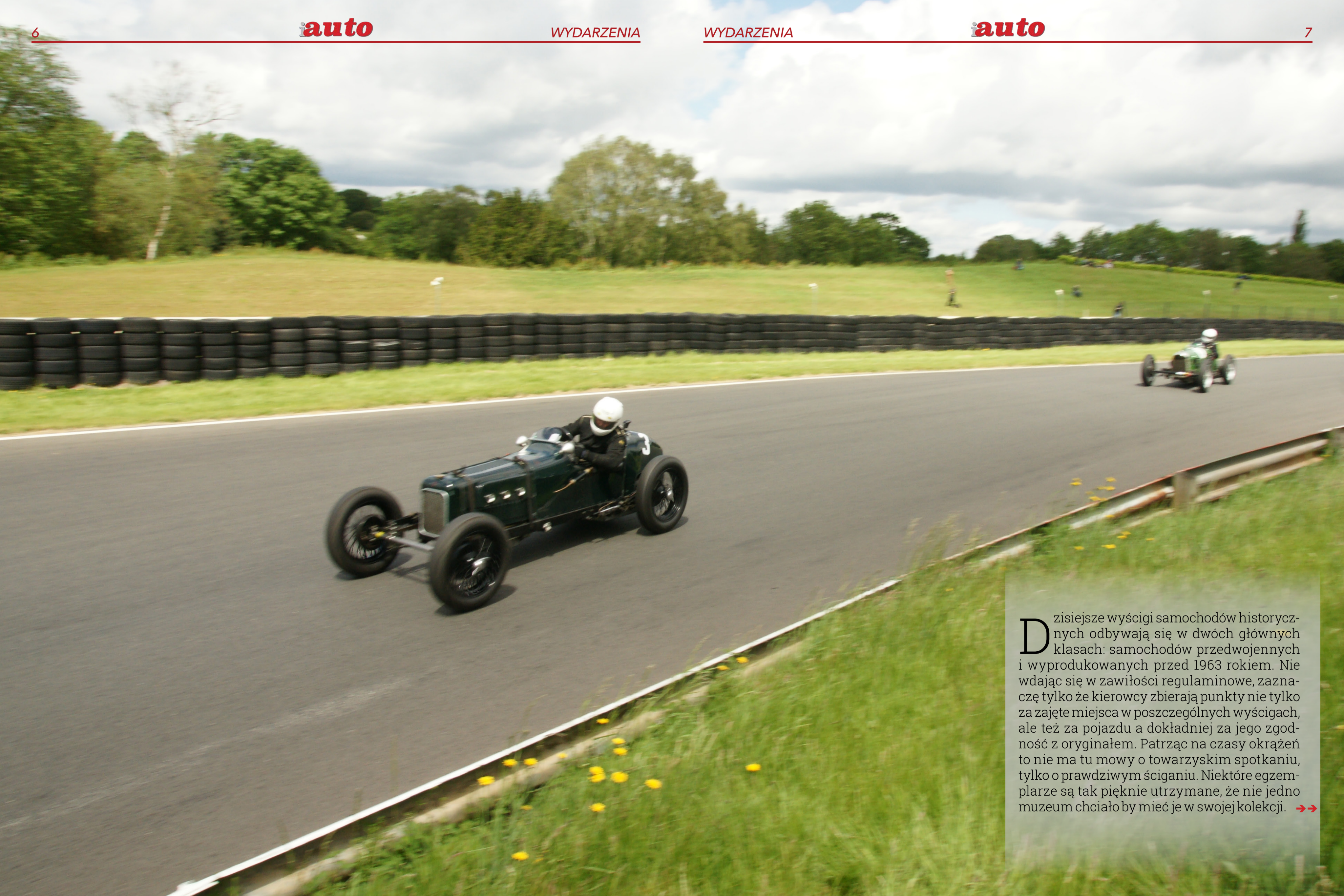
**Wydarzenia****Dawno, dawno temu - str. 4****Eksploatacja****Jazda defensywna wg. Skody - str. 14**
Światła - str. 16**Prezentacje****VW Beetle - str. 18****Rozmowa iAuto****Najważniejsza jest precyzja- str. 21****Top 10****Subiektywny Top 10****Rajmunda G. Biniszewskiego - str. 32****Szalone lata 90.****Nie taki cienki... - str. 40****Turystyka****Rumunia - str. 52****Muzyka****TRigor Mortiss - str. 57**

Dawno, dawno temu...

A dokładnie w 1937 roku w Wielkiej Brytanii z inicjatywy członków klubu posiadaczy samochodów marki Bugatti, zorganizowano pierwszy oficjalny wyścig samochodowy.

TEKST I ZDJĘCIA: RAJMUND G. BINISZEWSKI





Dzisiejsze wyścigi samochodów historycznych odbywają się w dwóch głównych klasach: samochodów przedwojennych i wyprodukowanych przed 1963 rokiem. Nie wdając się w zawłości regulaminowe, zaznaczę tylko że kierowcy zbierają punkty nie tylko za zajęte miejsca w poszczególnych wyścigach, ale też za pojazdu a dokładniej za jego zgodność z oryginałem. Patrząc na czasy okrążeń to nie ma tu mowy o towarzyskim spotkaniu, tylko o prawdziwym ściganiu. Niektóre egzemplarze są tak pięknie utrzymane, że nie jedno muzeum chciało by mieć je w swojej kolekcji. →→







Nie tylko zmagania na torze są interesujące. Na parkingu dla publiczności też jest na czym oko zawiesić. Niektórzy wielbiciele wyścigów samochodów historycznych nie dość, że przyjeżdżają pojazdami zabytkowymi, to na dodatek ubrani w stroje z epoki. To dość specyficzny „konkurs elegancji”, ale również, a może przede wszystkim, współtworzenie tego specyficznego klimatu motoryzacji z czasów, kiedy żywot samochodu nie był planowany na pięć, dziesięć lat, a w wyścigach i rajdach uczestniczyli stuprocentowi dżentelmeni i najprawdziwsze damy. Wszak tradycja zobowiązuje. ■





Defensive Driving

Pod Poznaniem powstaje autodrom szkoleniowy Skody. Ma być ukończony w tym roku i rozpoczną się szkolenia głównie kierowców flotowych. Od lat działa w Polsce Szkoła Auto Skody, która w założeniu ma uczyć kierowców bezpiecznej jazdy. Ostatnio dział PR promuje styl jazdy określany mianem jazdy defensywnej. My mamy do tego określenia stosunek raczej sceptyczny, ale jeśli ma być bezpieczniej...

Amerykanin Chris Imhoff z National Safety Council jako pierwszy sformułował reguły „Defensive Driving” (DD), czyli jazdy defensywnej. Pierwszy kurs DD zorganizowano w USA w 1964 roku. Od 50 lat w krajach anglosaskich oraz skandynawskich szkolenia Defensive Driving są podstawą edukacji bezpiecznych i odpowiedzialnych kierowców. DD stopniowo stał się popularny także w innych krajach na świecie, jako wzór odpowiedzialnego kierowania pojazdami w ruchu drogowym oraz świadomego unikania dających się przewidzieć zagrożeń.

Kierowanie autem w sposób defensywny to:

- jazda zawsze bezpieczna, czyli zaplanowana i świadoma, wykluczająca ryzykowne manewry, omijająca ryzykowne trasy, ryzykowne pory podróży, jednocześnie to jazda relaksująca i przyjemna dla kierowcy i jego pasażerów;
- jazda z wykorzystaniem wyuczonych zasad i nawyków, bezpiecznych zachowań na drodze, w szczególności dalekiej wyprzedzającej obserwacji i planowania najbliższych manewrów pod kątem unikania dostrzeżonych lub spodziewanych zagrożeń;

- jazda ze świadomym i konsekwentnym wykorzystywaniem wiedzy oraz umiejętności tak, aby uniknąć wypadku i nie uczynić krzywdy ani sobie, ani nikomu innemu na drodze.

„Kluczem do jazdy defensywnej jest świadome maksymalizowanie korzyści z wyuczonych nawyków jazdy bezpiecznej, poprzez dalekosiężną obserwację drogi, wyprzedzające planowanie manewrów oraz konsekwentne wybieranie pozycji na drodze i prędkości w sposób zwiększający bezpieczeństwo. Jednocześnie jest to świadome unikanie manewrów powodujących ryzyko uwikłania się w wypadek, kolizję bądź otrzymania mandatu karnego” - tłumaczy instruktor ŠKODA Auto Szkoła, Radosław Jaskulski.

Pięć „przykazań” defensywnej jazdy:

1. Skanuj wzrokiem drogę i jej otoczenie. Patrz jak najdalej do przodu, a wcześniej zauważysz i zareagujesz na potencjalne zagrożenia;
2. Przestrzegaj zasad ruchu drogowego. Bądź kierowcą szanującym innych uczestników ruchu;

3. Nie zaskakuj, nie daj się zaskoczyć. Przewiduj zachowania innych uczestników ruchu drogowego;

4. Obserwuj i bądź widoczny dla innych. Komunikuj czytelnie swoje zamiary innym uczestnikom ruchu drogowego kierunkowskazami, światłami „stop”, gestami lub spojrzeniami;

5. Bądź skoncentrowany na bezpiecznym prowadzeniu auta. Oceniaj swoje manewry pod kątem tego, co mógłbyś zrobić lepiej.

Z zasadami i „przykazaniami” defensywnej jazdy utożsamia się wielu kierowców. Lecz jeśli obok nich siada trener/instruktor, nagle okazuje się, że np. bezpieczna odległość do poprzednika jest zdecydowanie zbyt mała. Dlatego warto spróbować poddać się krytyce i zastosować zasady jazdy defensywnej pod okiem trenera.

Świadomość unikania zagrożeń, jest potrzebna nie tylko młodym kierowcom, ale również tym doświadczonym. Rutyna bowiem jest czasami złym doradcą.

Informacja prasowa Skoda Auto



Światła są, ale...

Analizator świateł ITS pomyślnie przeszedł testy policji, obnażając prawdę o światłach pojazdów.

Tylko kilka procent pojazdów jeździ z dokładnie ustawionymi światłami, a mniej niż połowa z nich jest w stanie zapewnić minimum oświetlenia określonego przepisami. Około 10 proc. badanych pojazdów wymaga natychmiastowej naprawy lub wymiany reflektorów.

Dzień jest dużo krótszy niż noc, a znaczący czas podróży samochodami odbywa się po zapadnięciu zmroku. W tym okresie szczególnie ważna jest jakość oświetlenia pojazdów, dlatego od jesieni ubiegłego roku policjanci z Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Stołecznej Policji testują prototypową wersję analizatora świateł ITS, służącego do kontroli reflektorów w warunkach drogowych.

W minioną sobotę (tj. 6 lutego 2016 r.) na parkingu warszawskiego Torwaru w ramach kontroli stanu technicznego autokarów wożących dzieci na ferie, prowadzonej przez policję i ITD, badano także reflektory przy wykorzystaniu analizatora.

Testy policji udowodniły zaawansowane para-

metry pomiarowe urządzenia i niestety potwierdziły, że zdecydowana większość kontrolowanych pojazdów miała światła w złym stanie. Problem dotyczył głównie ich nieprawidłowego ustawienia, ale także, choć w mniejszym stopniu, jakości wiązki świetlnej reflektorów. Badania świateł na drodze są o tyle ważne, że wzrokiem - jak dotychczas - można jedynie sprawdzić fakt świecenia lamp, ale nie ich jakość, ani to czy spełniają przepisy, podkreśla dr inż. Tomasz Targosiński z Instytutu Transportu Samochodowego.

Podczas sobotniej akcji okazało się m.in. że światła mijania w kontrolowanych autokarach, poza prawidłowymi, miały też wartości na poziomie zaledwie 10 - 40 proc. wymaganego przepisami minimum. Oznacza to, że bezpieczna prędkość poruszania się z takimi światłami w nocy nie przekracza 40 - 50 km/h! Przy takiej jakości oświetlenia pojazdu kierowca nie może liczyć na to, że odpowiednio wcześnie dostrzeże np. pie-



szego, nawet ubranego w elementy odblaskowe.

Podobne uchybienia zdarzały się wcześniej, podczas policyjnych kontroli drogowych z wykorzystaniem analizatora świateł ITS, dlatego mundurowi zatrzymywali dowody rejestracyjne. Najbardziej drastyczne przypadki ukarano mandatami. Pozostałych kierowców, których światła nie były prawidłowo ustawione, pouczone i zalecono niezwłoczne skorygowanie ustawienia.

Kontrole przeprowadzone podczas testowania analizatora, w tym sobotnia akcja, utrwalają wcześniejsze wyniki badań ITS, które wskazują, że tylko kilka procent pojazdów jeździ z dokładnie ustawionymi światłami, a mniej niż połowa z nich jest w stanie zapewnić minimum oświetlenia określone przepisami. Około 10 proc. badanych pojazdów wymagało natychmiastowej naprawy lub wymiany reflektorów, podsumowuje dr inż. Tomasz Targosiński.

Przypomnijmy! Na Stacji Kontroli Pojazdów Instytutu Transportu Samochodowego można, po wcześniejszym umówieniu się, bezpłatnie sprawdzić światła analizatorem świateł ITS.

Informacja prasowa ITS





TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: VW

VW Beetle budzi powszechne zainteresowanie i - choć niewielkich gabarytów - szacunek. Nic dziwnego. Ten samochód to tradycja i legenda. Poza tym jest ładny i modny. A w tak fajnej wersji jak Sport - nic dodać, nic ująć.

Nic dziwnego że wskrzeszona legenda budzi takie zainteresowanie. Klasyka w nowoczesnym wydaniu, to niemal zawsze recepta na sukces. Produkowana w miejscowości Puebla w Meksyku trzecia generacja VW Garbusa nie straciła ducha swoich przodków. Styliści Volkswagena pod batutą Waltera da'Silvy dostali zadanie: jeszcze bardziej niż w New Beetle drugiej

generacji z 1998 roku podkreślić sylwetkę pierwszego Garbusa. Wyszło bardzo dobrze. Dzisiejszy Beetle jest bardziej zuchwały, dynamiczny i bardziej męski od poprzedniej generacji. Kwiatka w doniczce już nie zobaczymy - Beetle to teraz „męskie” auto i może dlatego tak bardzo podoba się kobietom. Nowy Garbus ma 1808 mm szerokości (+84 mm), 1486 mm wysokości (-12 mm)

i 4278 mm długości (+152 mm). Czyli zupełnie nowe proporcje. Dzięki zwiększonej długości można było spłaszczyć i wydłużyć dach, a tylnej części nadwozia nadać kształt pierwszych Garbusów. Zwiększono rozstaw kół z przodu i z tyłu oraz rozstaw osi, co sprawiło, że auta ma obecnie bardziej muskularną sylwetkę. „Nadmuchano” również nieco kontury błotników. A poza tym Beetle uśmiecha się do wszystkich owalnymi reflektorami i szpanuje felgami ze stopu metali lekkich „Twister”(8J x 18')

Wnętrze auta zaprojektował Polak, Tomasz Bachorski, w myśl zasady, że zasiadając w kokpicie Beetla mamy mieć wrażenie obcowania z czymś wyjątkowym, ikoną stylu. Dlatego też forma i kolorystyka lakierowanej lub karbonowej powierzchni deski rozdzielczej nawiązuje do protoplasty, na szczęście z dużym wyczuciem i umiarem. Połączenie stylu vintage z modnymi i nowoczesnymi, a także sportowymi detalami, tworzy niezły mariaż. Rozczuła schowek na rękawiczki umieszczony nad standardo-

wym schowkiem znajdującym się przed siedzeniem pasażera. W wersji Sport deskę rozdzielczą pokryto materiałem przypominającym włókna węglowe. Są również inne elementy sportowe takie jak: multifunkcyjna, trójramienna kierownica obszyta skórą z elementami w kolorze czarnym, sportowe siedzenia z przodu z regulacją odcinka lędźwiowego, tapicerka siedzeń „Sport”. Dodatkowymi sportowymi detalami są wystające na środku deski trzy małe wskaźniki - temperatury oleju, doładowania turbiny i zegar. Sportowego klimatu dodają również karbonowe listwy, aluminiowe wstawki przy skrzyni biegów oraz na pedałach. Nie jest to rodzinny samochód, zresztą do takowego nie aspiruje, więc tylko wspomnę, że bagażnik ma pojemność 310/910l, co zupełnie wystarcza na duży bagaż dla dwóch osób. Konkurencja np. Mini ma prawie o połowę przestrzeni bagażowej mniej.

Seryjne wyposażenie obejmuje między innymi kontrolę trakcji, klimatyzację i radio z MP3. O nagłośnienie zadbała słynna firma Fender - były →



dostarczyciel gitar m. in. dla Jimi Hendrixa. Po raz pierwszy w Beetle montowany jest bezkluczykowy system dostępu i uruchamiania Keyless Access. Przydatna jest sprawnie działająca i estetyczna nawigacja znana z innych modeli VW.

Sportowy wygląd Beetla jest spójny z odczuciami, jakich doznajemy, gdy zasiądziemy już za kierownicą tego samochodu i ruszymy w drogę. Pod maską naszego auta znajdował się najmocniejszy w gamie silnik 2.0 TSI o mocy 210 KM. W połączeniu z 6-stopniową skrzynią DSG zapewnia naprawdę niezłe doznania - mamy przecież do dyspozycji ponad 200 koni mocy i 280 Nm momentu obrotowego. Bardzo podobał się nam precyzyjny układ kierowniczy. Podczas jazdy wspomagają nas liczni

„asystenci”, a więc jest ABS, zapobiegający blokowaniu się kół z układem rozdziału siły hamowania, EBD, system stabilizacji toru jazdy ESP, elektroniczna blokada mechanizmu różnicowego EDS, system wspomagający nagłe hamowania BAS. Elektroniczna blokada mechanizmu różnicowego XDS, występuje tylko w wersji SPORT (z silnikami 1.4 TSI i 2.0 TSI). Bezpieczeństwo bierne to 6 poduszek powietrznych oraz trzypunktowe pasy bezpieczeństwa.

Garbus to dynamiczny samochód o intrygującym wyglądzie. Kilkaset kilometrów za kierownicą i na

fotelu pasażera zapamiętam jako bardzo miłą przygodę. Auto ma charakter taki, jaki lubię: zadziorny, trochę agresywny, optymistyczny. Pozostają pod wrażeniem... ■

Volkswagen Beetle 2.0 TSI Sport

Nadwozie	hatchback, 3d, 5-os.
Silnik	benzynowy, turbo, R4, 1984 cm ³
Moc	210 KM przy 5300 obr./min
Moment obr.	280 Nm przy 1700 obr./min
Skrzynia biegów	6-biegowa, DSG, automatyczna
Napęd	na przednie koła
Wymiary	428 x 202 x 149 cm
Rozstaw osi	254 cm
Poj. bagażnika	310/905 l



Najważniejsza jest precyzja

Tomasz Ciecierzyński, miłośnik motoryzacji, żeglarz, przedsiębiorca, zajmował się m.in. renowacją klasyków. W latach 70. ub. wieku jeden z najlepszych polskich kierowców rajdowych. Spotykamy się w jego „Pracowni”, gdzie trwa praca przy renowacji rajdowego PF 125p.

Mirosław Rutkowski: Co Pana skłoniło do zajęcia się rajdami?

Tomasz Ciecierzyński: Motoryzacja była zawsze obecna w rodzinie. Dziadek kupił sobie samochód, kupił prawo jazdy, nie kupił, niestety, umiejętności. Mnóstwo rodzinnych anegdot dotyczy właśnie jego wyczynów za kierownicą. Jak dziadek nie umiał podjechać pod dom i na pierwszą jazdę żona i dzieci musiały przemaszerować do głównej ulicy gdzie stał zaparkowany samochód. Potem wyjazd na Wał Miedzeszyński i jazda aż do Otwocka, bo dopiero tam mógł on zawrócić. Sporo jest takich żartobliwych opowieści. Tatusz z powodzeniem startował w rajdach samochodowych organizowanych przez Automobilklub Warszawski. Był taki rok, że wygrał wszystkie, w których startował i stał się mistrzem Okręgu Warszawskiego. Rok później jadąc z pilotem Andrzejem Komorowskim ukończył Rajd Polski, który liczył wtedy ponad 4 tysiące kilometrów, a samo ukończenie to wówczas był duży sukces.

Dzięki temu, że rajdy były już tradycją rodzinną to i mnie było łatwiej, miałem aprobatę ojca i pierwsze rajdy startowałem jego samochodem. Zadebiutowałem w 1964 zdobywając tytuł Najzręczniejszego Kierowcy Warszawy w swojej klasie, potem startowałem sporadycznie i był to 1 lub 2 rajdy w roku. Na rajdy potrzebne były pieniądze, czas i samochód, to regulowało częstotliwość startów. Zaczynałem od startu w Monte Calvaria i tak, jak większość przyszłych rajdowców, jak Maciek Stawowiak, zacząłem od wygrania Rajdu Monte Calvaria. Potem Był Rajd Zima, Rajd Rzeszowski i Rajd Krokusów. Miałem to szczęście lub pecha, że wszystkie pierwsze rajdy wygrałem. To wcale nie jest tak dobrze, bo w pewnej



chwili muszą być gorsze wyniki, czyli spada się z wysokiego konia.

Ta seria zwycięstw spowodowała, że został Pan kierowcą fabrycznym?

Nie. Wygrałem jeden rajd, drugi i trzeci, potem była długa przerwa i z tych moich jazd poza satysfakcją nic nie wynikało. Tak było przez kilka lat i dopiero na początku lat 70. zacząłem jeździć bardziej intensywnie, no i po zdobyciu tytułu →→

mistrza Polski na PF 125 w klasie, jednocześnie Pucharu Polskiego Fiata – pucharu za najlepszy wynik na prywatnym Polskim Fiatcie, wszedłem automatycznie do Działu Sportu FSO. Takie były wtedy procedury, które ustanowił chyba dyrektor Bielecki. Niewątpliwie byłem „dzieckiem szczęścia”, bo po jednym takim intensywnym sezonie wszedłem do Działu Sportu FSO (OBRZO) z zaznaczeniem – startujesz w Monte Carlo. Marzeniem każdego rajdowca jest jazda w zespole fabrycznym i start w Rajdzie Monte Carlo. Było to więc spełnienie moich marzeń.

Od początku jeździł Pan Polskimi Fiatami?

Byłem w tej szczęśliwej sytuacji, że miałem poparcie tatusia i pierwsze rajdy startowałem jego samochodami. Najpierw Warszawą, potem Pugeotem 403. Po studiach zacząłem startować Polskim Fiatem kupionym na przetargu. Wtedy były organizowane przetargi na Fiaty 125p poreklamacyjne, mniej więcej za pół ceny, a może nawet taniej...

Rajdy nie są dla każdego, barierą są koszty sprzętu, serwisu, logistyki...

Trzeba to jasno powiedzieć, że sport rajdowy nie jest najtańszym sportem w świecie, no i oczywi-

ście uprawiają to ludzie, którzy mają trochę więcej pieniędzy lub udało im się wypracować jakiś układ sponsorski albo są w zespole fabrycznym. Wcześniej jednak trzeba coś pokazać, kiedy ja jeździłem też tak było. Mnie się udało, bo te pierwsze rajdy na samochodach tatusia wygrałem. Potem też było nieźle, bo jeżdżąc w mistrzostwach Polski Polskim Fiatem zawsze się plasowałem albo na podium, albo tuż za nim, walcząc z dużo mocniejszymi samochodami. Jeżdżąc tak intensywnie zostałem w 1975 mistrzem Polski w klasie do 1500 cm³, wygrałem Puchar Polskiego Fiata dla najlepszego zawodnika jeżdżącego prywatnym polskim samochodem. Wszedłem do zespołu fabrycznego w 1976. Tu się pochwałę, w 1976 r. jako kierowca fabryczny zdobyłem tytuł Mistrza Polski w Klasyfikacji Generalnej i to przy znakomitej konkurencji. Było to pierwsze zwycięstwo Polskiego Fiata 125p w klasyfikacji generalnej.

A kiedy zainteresował się Pan żaglami?

Już w dzieciństwie. Pierwsze ścigania były na młodzieżowej łódce klasy Cadet, potem były inne łódki, ale w pewnym momencie musiałem coś wybrać, nie byłem w stanie uprawiać jednego i drugiego sportu i wybrałem rajdy samochodowe. Wbrew pozorom absorbowały one mniej



R. Warszawski 1976r. z charakterystyczną dla tych rajdów mazurską mgłą. Zobacz więcej

czasu niż żeglarstwo na poziomie mistrzostw Polski czy Olimpiady...

Tylko z tego powodu wybrał Pan rajdy?

Motoryzacja mnie zawsze fascynowała. Żyłem w bardzo ciekawych czasach dla motoryzacji, lata 60. i 70. były latami najbardziej żywiołowego rozwoju motoryzacji w świecie, także i w Polsce. No i w tym czasie powstały w Polsce dwie fabryki. Najpierw w FSO duże fiaty 125p, potem w FSM Fiata 126p. Ja związałem się właśnie z dużym Fiatem, a potem z Polonezem.

Powszechnie się uważa, że w PRL rajdy i w ogóle motoryzacja nie były pieśczoškami władzy. Jak to wygląda z perspektywy zawodnika OBR FSO?

Wtedy było już wielkie zainteresowanie motoryzacją. Klimat wokół rajdów był bardzo sprzyjający, zainteresowanie rajdami było nieporównywalnie większe niż dziś. Popularne były także wyścigi gdzie na starcie stawało ok. 100 Maluchów i kilkadziesiąt 125p. Przyciągało to rzesze publiczności. Sport ten nie istniałby na tym poziomie, gdyby nie udział w sporcie Andrzeja Jaroszewi-

cza. Gdyby nie on, nie byłoby na tym poziomie działu sportu przy FSO, a zapewne i w FSM. Nie byłoby takich wyników polskich samochodów rajdowych, także za granicą. Wszystko to miało wpływ na eksport Polskich Fiatów. Ale wcześniej znane było podejście I Sekretarza PZPR, Władysława Gomółki, który zwalczał całą indywidualną motoryzację. Wiadomo, że była to walka skazana na porażkę. Sławne jest też powiedzenie W. Gomółki, który na jakimś posiedzeniu w FSO, gdzie był chyba I sekretarzem POP w FSO, powiedział, że za osobisty sukces uważa to, że udało mi się zlikwidować produkcję Mikrusa. A Mikrus był to tani samochód, który mógł w tym czasie pełnić taką rolę jak później 126p.

A po Gomółce przyszedł Edward Gierek...

Gierek, Jaroszewicz i.. minister Wrzaszczyk od motoryzacji. Natychmiast powstał projekt zakupu nowoczesnego samochodu. I tak powstał Fiat 125p, no można mieć wątpliwości co do nowoczesności silnika. Nikt nie przewidywał, że może to być samochód do sportu, bo do sportu powinien być podparty na pięciu panewkach, mówimy o wale korbowym. Dlatego też do tego bardziej →→

się nadawała Łada, też licencja włoska, ale Fiata 124. Na pewno nadawały się do tego silniki Lamprediego DOHC z dwoma wałkami rozrządu, ale to były Fiaty 131, 132.

Jak Pan wspomina pierwsze spotkanie z Polskim Fiatem?

Pierwsze spotkanie? To była w tamtych czasach szalenie elegancka limuzyna, mająca sporo chromów, lśniącą lakierem, a nie do końca tak wyglądały samochody, które wtedy jeździły na ulicach. Początkowo były to samochody w instytucjach, dopiero po jakimś czasie trafiały na prywatny rynek, często poprzez eksport wewnętrzny. Były to bardzo śmieszne ceny początkowo ok. 1500 \$, oczywiście dolar był wtedy inny, ale wtedy ceny były postawione na głowie.

Jaka jest Pana definicja szczęścia?

Każdy chce osiągnąć szczęście, definicja szczęścia jest bardzo szerokim tematem. Jak mówiłem rajdowi koleżdy określili mnie dzieckiem szczęścia i cała moja kariera sportowa o tym świadczy. Tak miałem szczęście już na początku swojej rajdowej drogi, bo wszedłem do zespołu fabrycznego i natychmiast brałem udział w RMC.

A nie każdemu udało zrealizować to marzenie. Przed startem do tegorocznego Rajdu Monte Carlo Historic poszliśmy pożegnać startujących kolegów i poklepaliliśmy dachy radówek na szczęście, bo taki był zwyczaj rajdowy. I chyba to zadziałało, bo cała polska ekipa miała fantastyczny występ w tegorocznym MRCH. Powinienem tu mówić o szczęściu w życiu, ale to już inna historia.

To tylko łut szczęścia?

Coś jest na rzeczy, że w debiucie wygrałem Rajd Krokusy, Rajd Zimy, była seria zwycięstw. To na pewno szczęście, ale niewątpliwie musiałem mieć jakiś talent i byłem organizacyjnie bardzo dobry. Potrafiłem także przygotować samochód, szczególnie zawieszenie. Zresztą silnik nie był najważniejszy, ja uważałem, że ważniejsze jest dobre zestrojenie zawieszenia, dobra geometria, dobór amortyzatorów, wzmocnienie węzłów konstrukcyjnych karoseryjnych, żeby samochód



był zwarty i żeby się nic nie urwało, ale przede wszystkim, żeby się dobrze prowadził. Ale przygotowanie samochodu to nie wszystko ważny jest także talent...

Czy rzeczywiście silnik w rajdówce zużywał się mniej niż taki, w którym nie przekraczano 2-3 tys. obr/min?

Oczywiście silnik w rajdówce zużywa się szybciej niż silnik, o którym mówisz. Czym bardziej wysilony, tym ma mniejszy żywot. To jest także powód, że współczesne rajdy do MŚ są tak krótkie. ¹Opowiem dykteryjką - samochód po 2. sezonach sprzedawałem i nawet nie była zdjęta głowica, nie była zmieniana uszczelka pod głowicą, po prostu te silniki wtedy były wytrzymałe.

Ja bym nie przesadzał z kręceniem silnika, prawidłowa ekonomiczna jazda polega na szybkim dojeździe do biegu bezpośredniego, bez osiągnięcia bardzo wysokich obrotów i potem spokojna jazda na tym biegu. Oczywiście nie mówimy o jeździe sportowej.

Polskie Fiaty przygotowane do rajdów były wyposażone w silniki 1600 cm³?

To były najpierw silniki 1600 cm³, potem 1800 cm³, a potem wsiadłem w rajdowego Poloneza 2000 cm³. Wsiadłem w bardzo dramatycznych okolicznościach, gdy w Rajdzie Rzeszowskim miały wystartować dwa Polonezy. To chyba był debiut tego samochodu i hasło było takie: dwa na starcie, dwa na mecie. Taka była idea Fabryki. I okazało się, że niewiele godzin przed startem rozbił się Włodek Groblewski, który obok Maćka Stawowiaka miał startować Polonezem. Zostałem poproszony, to była trudna sprawa... Krótko mówiąc zastąpiłem Włodka Groblewskiego startując do Rajdu Zimowego bez treningu. To był 79. (9-10 lutego 1979 – red.). Na szczęście ten ciężki wypadek skończył się dość szczęśliwie, bo chociaż Włodek stracił śledzionę, to jednak doszedł do pełnej sprawności własną, ciężką pracą.

W latach 70. i 80. treningi były nie tylko dozwolone, ale wręcz obowiązkowe.

Treningi wtedy były obowiązkowe i nie ukrywam, że byliśmy bardzo pilni na tych treningach. We wspomnianym rajdzie startowaliśmy bez treningu, a już na pierwszych oesach okazało się, że dwa Polonezy były na prowadzeniu. A przecież

startował Landsberg, Koper, a my bez treningu... No i przyjęliśmy takie założenia, żeby wytrzymać przez noc, a potem w dzień przyspieszyć. To był bardzo nerwowy rajd, opis trasy przepisywany na kolanie, jak się okazało z błędami i zdarzyło się, że, weszliśmy w partię zakrętów za szybko. Ale rajd się zakończył sukcesem, chociaż Landsberg nas wyprzedził. Było bardzo trudno utrzymać się na lodzie, w śniegu, bandy wysokie, lód, to była prawdziwa zima. Straciliśmy wypracowaną przewagę, ale był to wielki sukces. Byliśmy chyba najbardziej przez dziennikarzy obleganą załogą, bo to była sensacja – startowaliśmy bez treningu.

Przyszedł rok 1980 i w fabryce działy się różne rzeczy...

Przede wszystkim w Polsce działy się różne rzeczy, w Fabryce też się działy, no i tak naprawdę to startowanie w tych trudnych czasach było dla mnie... Zrezygnowałem. Naród, Polacy, rodacy nie mieli benzyny, a my nagle startujemy w jakichś imprezach samochodowych, to było niemoralne. Nie chciałem tego robić. Może ja to jakoś źle opowiedziałem... Krótko mówiąc źle się czułem w tym momencie, nie chciałem startować w stanie →



wojennym. Pamiętam takie zdanie ...a to rzucimy jedną cysternę dla narodu, a jedna będzie dla rajdowców i pojedziecie. I będzie sport... No nie, to było jakieś takie, no było to dla mnie upokarzające. Ale nie piszmy o tym, to takie dziwne rzeczy.

I nie brakowało Panu emocji, rywalizacji, sportu?

Równolegle uprawiałem żeglarstwo w zmniejszonym zakresie, ale w tej sytuacji poświęciłem się właśnie żeglarstwu. Ściganie miałem chyba we krwi, nie chyba, tylko na pewno, bo ścigałem się regatowo. Bardziej w regatach turystycznych, ale też z sukcesami. Wygrałem kilka regat na Mazurach włącznie z Mazurską Operacją Żagiel. Wygrałem mistrzostwa Polski Warszawy, na łódce Sportina - konstrukcji Skrzata, jakoś tak lubiłem się ścigać. Ludzie z którymi startowałem, a startowałem z bardzo dobrymi żeglarzami, twierdzili, że mam niebywałą odporność psychiczną i potrafię się koncentrować bardzo długo. I to jest

zasługa właśnie rajdów, które były wtedy bardzo długodystansowe. Właśnie rajdy wyrobiły taką dużą odporność, twardość, waleczność i w sytuacjach awaryjnych, tam gdzie inni by się poddali, ja dalej mówiłem: jak to, dalej, dajemy, naprawimy, dojedziemy.

Czy obie te dyscypliny weryfikują błędy?

Tak, zdecydowanie. Jest pełna analogia. W żeglarstwie na łódkach są bardzo duże obciążenia, tak samo jak w samochodach i też awaryjność może być bardzo duża. Niestaranne przygotowanie niewyregulowanie, trzym żagli, regulacja łódki, tak jak i samochodu, ma bardzo duże znaczenie. Nie mówię już o błędach popełnianych podczas ścigania się.

Czego sport uczy, czy w jakiś sposób kształtuje charakter?

Każdy sport kształtuje charakter. Sport uczy wytrwałości, odporności psychicznej, dobrej orga-



nizacji, precyzji. Często razi mnie u ludzi brak precyzji. Precyzji w mówieniu, wyjaśnianiu czegoś, w pracy. Jazda rajdowa to nie jest taka improwizacja, jaką się widzi w filmach, w pościgach policyjnych, gdzie te jazdy są pod publiczność, są widowiskowe. Widzowie lubią jak samochód jest w głębokim poślizgu, a przecież efektywność jazdy, to jest zupełnie coś innego. Dewizą naszej załogi, moją i Jacka Różańskiego, było słowo „p r e c y z y j n i e”. Przed każdym startem do każdego oesu padało słowo: precyzyjnie. Precyzja została nam na całe życie.

Samochód, testy, praca i talent. Co jest najważniejsze?

Zdecydowanie potrzebny jest talent, zwłaszcza na początku kariery. Potem praca i pewne predyspozycje psychiczne. Właśnie predyspozycje psychiczne powodują, że taki pan Loeb przez lat dziesięć wygrywa praktycznie wszystko, teraz jego miejsca zajął p. Ogier. Zresztą przypomniało mi się zdanie Sobka Zasady, jak ostatnio rozmawialiśmy, że dzisiejsze rajdy różnią się tym, że z dużą dozą prawdopodobieństwa można powiedzieć, jaki samochód wygra i jaki kierowca. Wtedy tak nie było.

Siedzimy w warsztacie, obok stoi rajdowy 125p...

Po wielu latach przerwy wróciłem do tego sportu. To powrót na zasadzie hobbystycznej, ja mam już określony wiek i umówmy się, że w tym wieku nie uprawiamy już tego sportu profesjonalnie. Możemy się raczej tym bawić, delektować, mieć przyjemność z tego, że jeździmy dobrze i możemy czasem wygrywać z młodzieżą, jadącą takimi samymi samochodami. To jest wynik niewątpliwie dobrego przygotowania kiedyś, przeszliśmy bardzo dobrą szkołę jazdy rajdowej, mamy gigantyczną praktykę, doświadczenie z wielu startów i szkoleń. Myśmy przeszli szkolenia w Finlandii u najlepszych kierowców świata.

O tym się nie mówi, mało kto o tym wie.

Ludzie są inni niż ja i o tym nie mówią. Teraz jeżdżę na poziomie hobbystycznym, sprawia mi to przyjemność. Moim marzeniem jest wystartować w RMCH Polskim Fiatem, mimo że są do tego lepsze samochody. Przez całą swoją karierę związany byłem z polskimi samochodami, więc mógłbym wystartować tylko Fiatem lub Polonezem. Podobnie sentymentalnie podchodzą do



tematu moi koledzy, chociażby wielokrotny mistrz Polski, Romek Chałas, który startował samochodami z napędem na cztery koła, a w MRCH po raz kolejny startuje Fiatem. Podobnie Paweł Molgo, Robert Burchard i inni.

Czego Pan nie toleruje?

To nie ma nic wspólnego z rajdami. U ludzi nie cierpię chamstwa. Nieuczciwości, oszustwa, nie mówiąc o takich cechach charakteru, jak niechlujność, niesłowność, także brak precyzji np. wysławiania. Krótko mówiąc, nie lubię braku klasy!

A za co Pan lubi ludzi?

Ja generalnie kocham wszystkich, jestem otwartym i towarzyskim człowiekiem. Garnę się do ludzi, lubię być z ludźmi, z różnymi ludźmi, to nie tylko rozwija, ale daje też pewnego rodzaju relaks. Wcześniej wołałem mieć starszych znajomych, gdyż to rozwijało, teraz odwrotnie, unikam starszych ludzi, bo to jest destrukcja. Większą →→



przyjemność sprawia mi obcowanie z młodszymi. Z przykrością widzę, jak degradują się emeryci, którzy nie znaleźli sobie sensu w życiu.

Mówi się, że młodzież jest gorsza niż pokolenie dziadków...

Nie do końca się z tym zgodzę. Już Sokrates narzekał na młodzież, ale to nie tak. Oczywiście postrzegamy nasze czasy patrząc przez pryzmat młodości, dużego temperamentu, odkrywania świata i wtedy wszystko nam się podobało. Natomiast w pewnej chwili, jak nie nadażemy za tym wszystkim, to narzekamy, że kiedyś było lepiej. Ja myślę, że trzeba rozumieć zmiany, jakie zachodzą. I pełen podziwu jestem dla swojego tatusia, który mimo 95 lat nadaża, rozumie świat, rozumie młodzież. Staram się być podobny. Ja uważam, że młodzież mamy fantastyczną, wyedukowaną. Oczywiście oni są inni, oni mają inną wiedzę, większą wiedzę współczesną i będą równie dobrzy, albo i lepsi od nas. I tak powinno być. Myślę, że moją porażką byłoby, gdyby moje dzieci były gorsze ode mnie. Tak powinno być. Ja o młodzież jestem spokojny, natomiast widzę, że nie będzie ona miała lekkiego życia. Myślę, że myśmy żyli w sumie łatwiej, mimo że były to trudne czasy. Teraz wszystko jest osiągalne, lecz coraz ciężiej trzeba na to pracować i dla siebie mamy coraz mniej czasu.

Jak ocenia Pan zmiany technologiczne w motoryzacji i miejsce człowieka w zmieniającym się świecie?

To raczej truizmy. Mój tatuś jeździł Dekawką. Jak się jeździło dekawką? Jak się osiągało 70 czy 80 km to był to straszny pęd. Kiedyś nawet Rolls-Royce miał kilkanaście koni mechanicznych, a teraz ma ich 500. Zupełnie inny komfort jazdy. Dla nas samochody miały kiedyś duszę, charakter, myśmy się zżywali z tymi samochodami. W tej chwili samochód stał się przedmiotem codziennego użytku, a najtańsze samochody dają komfort lepszy, niż limuzyny sprzed wojny, no może trochę przesadziłem, ale niewiele.

Postęp w samochodach jest niebywale korzystny. Coraz mniej człowiek musi zajmować się samą jazdą, samochody są coraz bardziej autonomiczne. Robią za kierowcę różne rzeczy, same zmieniają światła, same jadą, utrzymują zadaną prędkość, hamują i jeszcze „nakrzyczą” za późne hamowanie. Dają dużo większe bez-

pieczeństwo w czasie jazdy, a także w czasie wypadku. Wyścig zbrojeń narzuca gigantyczny postęp w elektronice i mechanice. Czasem postęp może prowadzić do negatywnych zjawisk. To co stało się w dieslach – filtry cząstek stałych, sprzęgła z kołami dwumasowymi, które stały się awaryjne i drogie w wymianie. Ale może o to chodzi... Co by nie mówić uważam, że to są błędy wynikające z mody, wyścigu zbrojeń. A postęp jest pozytywny, jestem zachwycony Tesłą, to jeżdżąca elektronika. Mój kolega Tesla przejechał z Berlina na Majorkę „tankując” czyli ładując za darmo w szybkich ładowarkach Tesli. Uważam, że samochody elektryczne czy wodorowe to przyszłość.

Współczesny sport samochodowy?

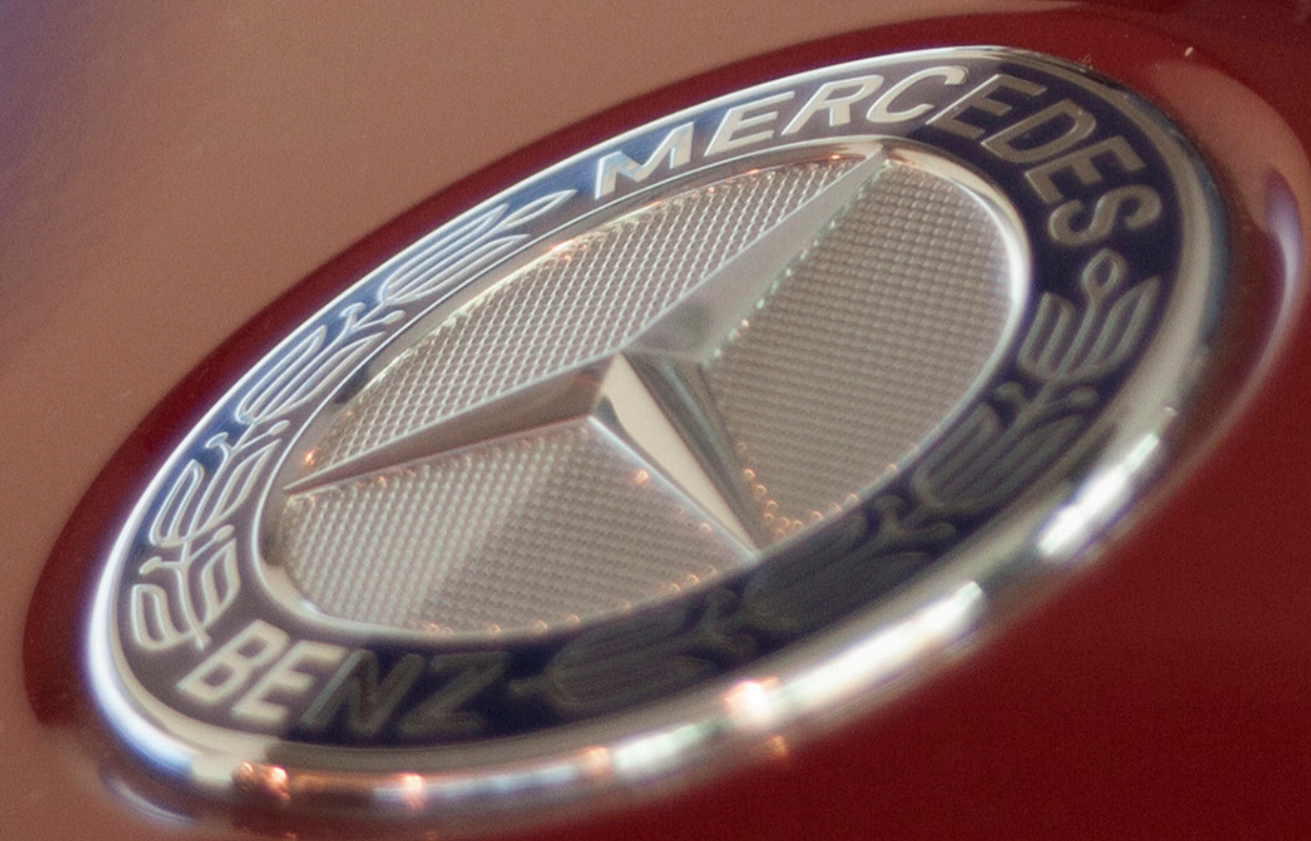
Sport ten zmienił się bardzo pod każdym względem, współczesny samochód rajdowy jest pod każdym względem lepszy, niż samochody którymi startowaliśmy kiedyś. Dotyczy to dosłownie wszystkiego: zarówno prowadzenia się, jak i bezpieczeństwa. Ale postęp okupiony jest gigantycznymi kosztami. Tak dużymi, że ścigają się już tylko trzy zespoły, a kierowcy prywatni nie mają żadnej szansy w rywalizacji z samochodami fabrycznymi. O kryzysie świadczy znikoma frekwencja startujących chociażby w kultowym RMC - trzydzieści parę samochodów WRC, a w moich czasach startowało trzysta. Wspaniała kontynuacją tego jest rajd historyczny, mimo że jest to rajd dla starszych panów, to pierwszy etap jedzie się aż 26 godzin, dopiero potem jest przerwa i zaczynają się kolejne etapy. Rajd który ma prawie trzy tysiące kilometrów jest nieporównywalnie cięższy, niż ten rajd „prawdziwy” gdzie ludzie się ścigają w dzień, noc jest po to, aby spać. Przerwy są po to, abyś zjadł obiad i odpoczął. Full serwis i tak dalej. Ja wyraźnie widzę, że sport ten zabrnął i brnie dalej w ślepy zaułek. I trzeba coś zmienić. Idzie rewolucja, tak jak była rewolucja po tragicznych wypadkach Bettegi potem Toivonena na Korsyce. Jeździli w grupie B prototypami, potworami nie do opanowania, które miały po 600 KM, Niemal z dnia na dzień, na nadzwyczajnym posiedzeniu Komisji Sportu FIA, grupa B została zlikwidowana. Nie wiemy w którą stronę to pójdzie, ale muszą nastąpić zmiany. I nastąpią. Oby te zmiany przyniosły dobre rezultaty.

Dziękuję za poświęcony czas.



AMG

DRIVING PERFORMANCE



Autotrade Sp. z o.o.
dealer Mercedes-Benz
<http://www.autotrade.mercedes-benz.pl>
ul. Mrówcza 218, Warszawa-Anin

subiektywny TOP 10

Rajmunda G. Biniszewskiego

FOTOGRAFIE: MIROSŁAW RUTKOWSKI, SERWISY PRASOWE

Samochody mógłbym podzielić na 3 kategorie: na takie które chciałbym mieć na takie które mógłbym mieć i na samochody użytkowe. Z tych ostatnich najlepsze są taksówki. Kiedy naczelny poprosił mnie żebym napisał swoją dziesiątkę najfajniejszych samochodów, pojawił się drobny problem. Otóż na jednym oddechu jestem w stanie wymienić znacznie większą liczbę aut zasługujących na miano najfajniejszych. Ale ustawienie ich w kolejności, to już wymagało chwili zastanowienia. Tworząc tą listę, spostrzegłem że nie biorę pod uwagę konstrukcji powstałych po 2000 roku. Dlaczego? Rozprawę o współczesnych konstrukcjach napiszę przy innej okazji. Czas na prezentację dziesięciu moim zdaniem najfajniejszych samochodów.



1

Polski Fiat 126p. To najmniej doskonała konstrukcja, wszech czasów. Prostsze samochodu chyba nie udało się nikomu ani zaprojektować, ani tym bardziej wdrożyć do masowej produkcji. Jego niewyrachowana konstrukcja była jego największą zaletą. Silnik „Malucha” mógł spokojnie przejechać setki kilometrów bez oleju. Niemalże cały samochód można było rozebrać na atomy i poskładać w rowie i to używając wyłącznie narzędzi znajdujących się w fabrycznym komplecie. Na koniec muszę wspomnieć o jego charakterystycznym brzmieniu, tego po prostu nie da się podrobić.



2 Peugeot 205 GTi. To początek nowej drogi Peugeota. Pierwszy mały samochód w ofercie i od razu hit. Samochód dobrze się prezentuje, świetnie się prowadzi i, co najważniejsze, ma doskonałe osiągi. W tym miejscu muszę wspomnieć o wersji T16, która odnosiła liczne sukcesy sportowe m.in. wygrywając Rajd Paryż Dakar.



3 Nissan Patrol 160. Po prostu samochód terenowy i to właściwie powinno wystarczyć.

4 Citroen DS. Przełom w technice motoryzacyjnej. Samochód, który wyprzedził swoją epokę. Hydropneumatyczne zawieszenie, reflektory doświetlające zakręty, jednoramienna kierownica i jeszcze kilka innych innowacyjnych rozwiązań. Najwyższej klasy kunszt projektantów i inżynierów. Na miejscu czwartym tylko dlatego, że z poprzednimi jestem bardzo związany emocjonalnie.



5 Lancia Delta. Pierwsze cywilne wersje Delty miały styl, ale były przeciętnymi jeźdźcami. Zupełnie inaczej przedstawiały się wersje rajdowe. To najbardziej utytułowany samochód rajdowy. Jako jedyny sześć razy z rzędu zdobył tytuł rajdowego mistrza świata.



6 Lotus Seven. Zabawka dla dużych chłopców. Samochód można było kupić w całości lub w zestawie do samodzielnego montażu. Prosta konstrukcja, niska masa, dobre prowadzenie i osiągi to cechy Lotusa Seven. Po wycofaniu się Lotusa z produkcji, prawa do konstrukcji nabyła firma Caterham Cars i dzięki temu wszyscy fani Sevena po dzień dzisiejszy mogą kupić ten samochód, tylko że teraz nazywa się Caterham.



7 Volvo P1800. Nawet projektantom z północy udało się zbudować ładny samochód. Technologicznie niczym specjalnym się nie wyróżniał, ale za to prezentował się fantastycznie. Przez 6 lat występował w serialu „Święty”, co niewątpliwie miało największy wpływ na jego popularność.



8 Alfa Romeo Spider. Jeżeli mówisz kabriolet to myślisz Spider. Nadwozie projektu Pininfarina mimo początkowych kontrowersji i wielu złośliwych komentarzy przetrwało próbę czasu, to najlepiej wyglądający i najlepiej brzmiący kabriolet.



9 Matra Simca BAGHEERA. Pierwszy samochód w którym umieszczono trzy fotele w jednym rzędzie. To rozwiązanie było po prostu fantastyczne. Auto sportowe, którym można podróżować np. z żoną i dzieckiem, albo jak się jeszcze nie ma dziecka to z psem i na dodatek wszyscy siedzą przodu.



10 Mercedes C 111. Powstał w 1969 roku i wcale nie miał być następcą modelu 300 SL "Gullwing". To było auto przyszłości. Nadwozie wykonano z tworzywa sztucznego, które było nitowane do stalowej podłogi. Do napędu wykorzystano silnik o czterech rotacyjnych tłokach konstrukcji Felixa Wankla. Łączna pojemność turbin to zaledwie 2400 cm³ a rozwijana moc to 350 KM. Samochód rozpędzał się do setki w zaledwie 4,8 sekundy, prędkość maksymalna 300 km/h. Niestety za sprawą ekologów i kolesi od bezpieczeństwa biernego, którzy zaczęli wprowadzać nowe bardziej wysrubowane normy, Mercedes zaniechał dalszych prac rozwojowych nad tym modelem.



Nie taki cienki



TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Jeździł w wyścigach, w rajdach, w rallycrossie i wyścigach górskich. Kierowcy startowali samochodami całkowicie seryjnymi, lekko dostosowanymi do sportu i mocno modyfikowanymi. Fiat Cinquecento i jego nowsza wersja Seicento to najważniejszy samochód lat 90. Pieszczotliwie nazywany Cieniasem, wcale cieniasem nie był.

Kiedy na początku 1993 roku w czasie konferencji prasowej usłyszałem o ambitnych planach sportowych z Fiatem w roli głównej, byłem nieco zaskoczony rozmiarem planowanego wyścigowego Cinquecento Trofeo. Zapytałem prowadzących czy są pewni, że w Polsce znajdzie się wystarczająca liczba kierowców wyścigowych, żeby ścigali się w ponad stu samochodach. Prowadzący konferencję, Bogusław Cieślak i pomy-

ślodawca całego przedsięwzięcia, Paweł Kosmala, odpowiedzieli z dość zagadkowymi uśmiechami, że nie widzą takiego problemu. Już wiedzieli, że obok kierowców regularnie startujących w wyścigach i rajdach za kierownicami Cinquecento zasiądą takie gwiazdy, jak Tomasz Ciecierzyński, Andrzej Jaroszewicz czy Andrzej Dąbrowski, oraz że udział w wyścigach zadeklarowali dziennikarze; naszą redakcję (wówczas Motor,

dziś iAuto) reprezentował Jerzy Dyszy.

Wyścigi samochodowe w początku lat dziewięćdziesiątych uważano za dyscyplinę w stagnacji ze wskazaniem raczej pesymistycznym, wciąż istniejącą dzięki pasji kierowców. Niezbyt wielka publiczność na torach w Poznaniu i w Miedzianej Górze oglądała z roku na rok coraz mniej liczną stawkę, w coraz bardziej awaryjnych samocho-

dach. Pomimo powszechnej opinii, że wyścigi zmierzają ku upadkowi, na torach w każdej z klas pojawiało się kilkanaście samochodów i wyścigi Formuł czy Maluchów były interesujące i widowiskowe. Ale szalu nie było.

Stworzenie wyścigowego Cinquecento Trofeo spowodowało, że wyścigi stały się bardzo atrakcyjne. Samochód nie powalał mocą i osią- →→







gami – seryjne Cinquecento z silnikiem 900 cm3 w specyfikacji grupy N, ze zmodyfikowanym zawieszeniem spełniającym wymogi grupy A. Okazało się, że to w zupełności wystarczy, aby wyścigi były fascynujące. Na polach startowych pojawiły się hostessy z numerami kierowców, charakterystyczne żółte kurtki, koszulki, czapki, torby były w owym czasie dowodem na to, że posiadacz uczestniczy w wielce prestiżowej

serii wydarzeń sportowych. Bo też i było czym się chwalić. O Trofeo Fiat Cinquecento pisano w całej ówczesnej prasie, wyścigi pokazywano w telewizjach i relacjonowano w radiu, a grupa kilkudziesięciu samochodów pędzących ławą i hamujących przed zakrętem robiła naprawdę duże wrażenie. Oczywiście pieprzu całej zabawie dodawała bezpardonowa walka, w czasie której zgrzyt blach czy fruwające lusterka były normą.



Zdarzały się też „grubsze” starcia. Do legendy przeszedł nawrót z drogi publicznej na część leśną toru w Miedzianej Górze. Nazwany został „Kielce 7” od tablicy informacyjnej ustawionej nieopodal. Na pierwszym okrążeniu, po długiej prostej (prawie) w dół samochody jechały już bardzo szybko, 150 km/h, może więcej. Każdy kierowca starał się trafić z hamowaniem i trafić w optymalny tor jazdy. To zawsze musiało się skończyć kolizjami,

zazwyczaj kilkunastu kierowców traciło tam szansę na walkę o czołowe lokaty. Równie atrakcyjne wyścigi odbywały się na torze w Poznaniu. Zwycięzcą pierwszej serii wyścigów markowych został Krzysztof Federowicz.

Wielki sukces medialny, marketingowy i sportowy zaskoczył nawet samych organizatorów. Rok później wprowadzono dodatkową klasyfikację, w której tytuły mistrzowskie zdobywali →





zawodnicy w nieco modyfikowanych Cinquecento, utrzymując jednocześnie klasyfikację (i atrakcyjne nagrody) Trofeo. Kiedy w ofercie Fiat Auto Poland znalazł się Cinquecento Sporting (silnik 1100 cm³), w wyścigach stworzono kolejny Puchar. Fiaty pojawiły się też na trasach rajdowych za sprawą jeszcze jednego cyklu rywalizacji markowej. Z torów wyścigowych i tras rajdowych polscy kierowcy w tych samochodach udanie startowali w rajdach zagranicznych. Pierwszym takim występem był udział trzech polskich

załóg (Jacek Sikora/Jacek Sciciński, Włodzimierz Pawluczuk/Marek Bała, Maciej Kołomyjski/Adam Tuszyński). Startowali w Abarthach przygotowanych w pobliskiej fabryce Fiata w Melfi na widowiskowych trasach szutrowych w Południowych Włoszech. Nie odegrali większej roli, bo i w konkurencji z włoskimi załogami odegrać nie mogli. Najlepiej pojechali Jacek Sikora z Jackiem Scicińskim i, niejako w nagrodę, wystartowali Abarthem w legendarnym Monte Carlo. Odnieśli ogromny sukces zajmując trzecie miejsce →→



w klasie. W tym legendarnym i arcytrudnym rajdzie startowali też Mariusz Ficoń z Grzegorzem Gacem – załogę sponsorowała Rafineria Czechowice i Rafineria Jedlicze. Ruszali do Złotu Gwiazdzystego z Turynu. Na alpejskich etapach prowadzących do Monaco dzielnie walczyli o to, aby znaleźć się w stawce załóg uprawnionych do startu w Nocy Długich Noży z legendarnym odcinkiem Col de Turini. Dopuszczano tam jedynie 100 załóg, Polacy dojechali jako załoga 101. Kiedy w dość miniowych nastrojach siadaliśmy do kolacji wpadł lekko zdyszany Andrzej Borowczyk, który sprawdzał wyniki w Biurze Rajdu i przyniósł wiadomość, że jednak pojedą. Po korekcji wyników okazało się, że Mariusz Ficoń i Grzegorz Gac są na setnym miejscu.



Fiaty Cinquecento, a później Seicento w różnych specyfikacjach przez całe lata dziewięćdziesiąte były obecne na trasach rajdowych i torach wyścigowych. Odegrały w polskim sporcie samochodowym wciąż niedocenianą. Do dziś w różnego rodzaju zawodach amatorskich i KJS-ach zawodnicy w tych samochodach startują z powodzeniem, ucząc się techniki jazdy wyczynowej samochodem przednionapędowym. Dziesiątki kierowców w tym Fiacie rozpoczęło kariery sportowe, wśród nich jest obecny mistrz Europy, Kajetan Kajetanowicz. Czas tych samochodów już minął i dziś, podobnie jak F126p i F125p, Fiaty umownie nazywane Cieniasami, są raczej odwołaniem się do sentymentów i sukcesów z dawnych lat, niż autami pozwalającymi zdobywać jakieś poważniejsze trofea. ■



Rumunia - dziko i odludnie



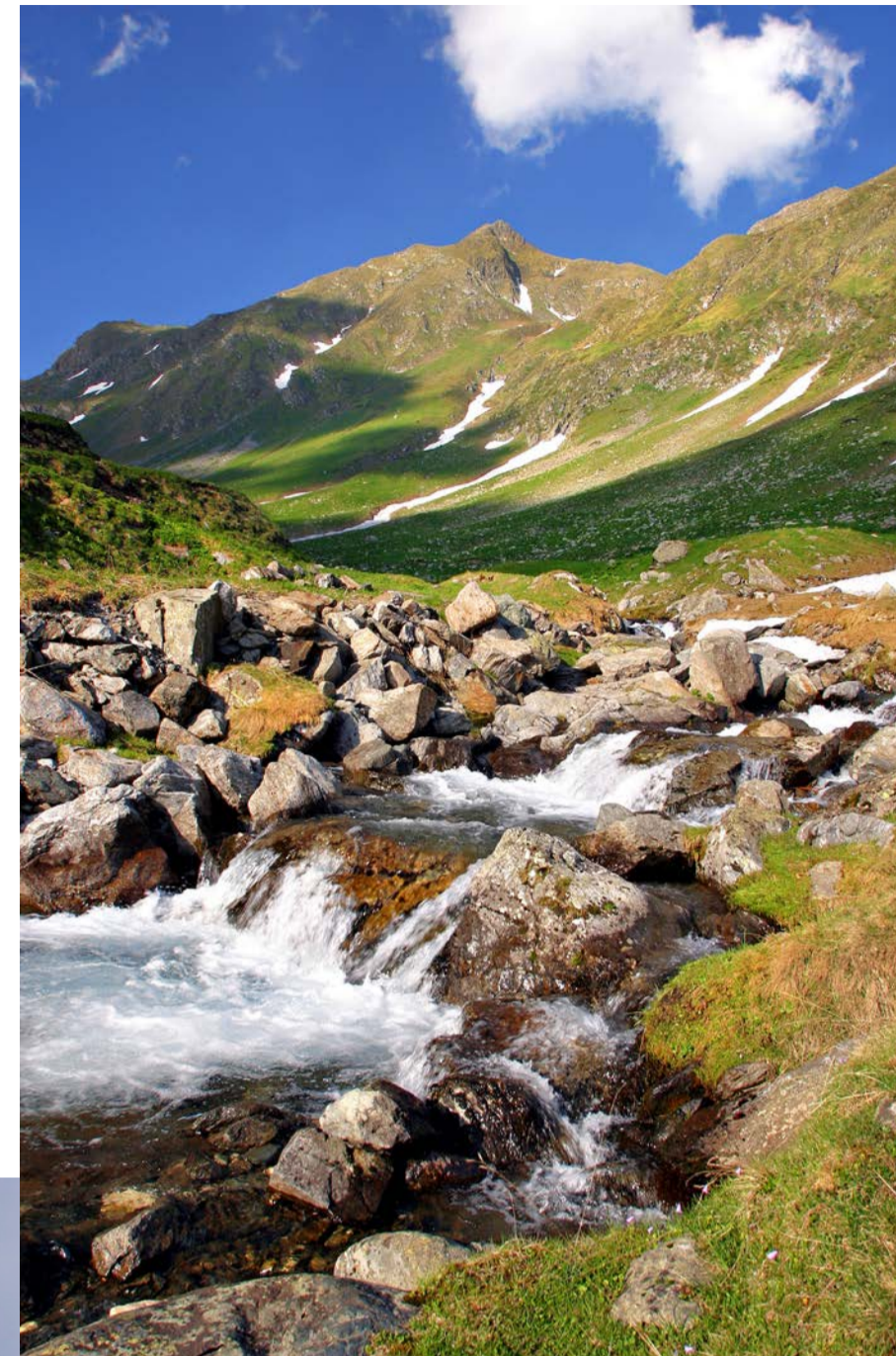
TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: AUTOR, Ośrodek Informacji
Turystycznej Rumunii

Do Rumunii nie jest tak daleko, a to zupełnie inny świat. Ostatnio modne stały się wyprawy samochodowe do tego kraju, bo znajdują się tam wyjątkowo atrakcyjnie widokowo samochodowe trasy: Transfogaraska i Transalpina. Warto się tam wybrać.

Trasa Transfogaraska to jedno z najbardziej fascynujących miejsc w Rumunii, gratka dla samochodziarzy, często miejsce docelowe wielu wycieczek i wypraw. Urzeka różnorodnością, kolorami, bogactwem flory i fauny, krajobrazami niczym z bajki. Szosa Transfogarska jest jedną z najwyższych położonych i najpiękniejszych dróg w Europie. Kilka lat temu posłużyła jako plan zdjęciowy do

odcinków Top Gear. Asfaltowe „spaghetti” przecina pasmo Karpat ciągnąc się na wysokości ponad 2000 metrów. Biegnie przez Góry Parang i Góry Fogaraskie. Ta niesamowita, licząca 151 kilometrów przeprawa, łączy położoną na północy Transylwanię z południową Wołoszczyzną.

Wybudowana w latach 70-tych, na rozkaz komunistycznego przywódcy Rumunii- Ceaușescu. Jak



informuje Wikipedia w początkowym okresie miała znaczenie militarne, podczas jej budowy wykorzystano miliardowe sumy pieniędzy i 6 milionów kilogramów dynamitu. Według oficjalnych danych 40 budujących ją żołnierzy straciło życie. Nieoficjalnie mówi się nawet o liczbie trzykrotnie większej.

Jazda na pułapie chmur, serpentynami bez barier, robi wrażenie, które dopełniają niesamowite widoki. Wbrew pozorom kierowcy nie przemierzają tej trasy w szaleńczym tempie, sportowymi samochodami. Zdecydowana większość podróżuje tempem spacerowym i podziwia przepiękne krajobrazy. Poza tym trzeba uważać, bo co kawałek, przy krawędzi drogi, stoją zaparkowane samochody, a wokół nich krążą pasażerowie z aparatami fotograficznymi. Nic dziwnego, bo krajobraz zapiera dech w piersiach. Można zabrać ze sobą namiot i rozbić na noc biwak, bo dogodnych miejsc do tego celu, przy trasie jest wiele. Najwięcej biwakowiczów można spotkać na południowym, łagodniejszym zboczu. Powszechnym zwyczajem jest tam palenie niewielkich ognisk. Podczas zjazdu stroną południową droga →→



wiedzie imponującą zaporą na rzece Ardżesz (160 m), którą tworzy jezioro Vidraru. Natrafimy również na najdłuższy w Rumunii tunel oraz kilka wiaduktów. Jest co podziwiać. Dojazd, nocleg przy trasie, grzanie się w nocy w ciepłe ogniska i snucie opowieści o Drakuli to niezapomniane przeżycia i wspaniały plan wycieczki. Jeżeli nie dość nam atrakcji, to w odległości jedynie około 70 km znajduje się inna, nie mniej malownicza Trasa – Transalpina. Pociąga swą dzikością, nieprzewidywalnością, tajemnicą i otaczającą przestrzenią. Obie trasy można praktycznie przejechać w jednym dniu.



niają dzikie i piękne góry oraz rumuński, turystyczny numer jeden: hrabia Drakula czyli Vlad III zwany Palownikiem. Słynął z okrucieństwa: winnych obdzierał ze skóry, gotował żywcem, oślepiął, odcinał im kawałki ciał, a jego ulubionym sposobem pozabawiania wrogów życia było nabijanie na pal.

Start do trasy

Wyprawę na trasę Transforgarską możemy rozpocząć lub zakończyć w jednym z większych miast Transylwanii- Sybin (Sibiu). Miasto w 2007 roku pełniło honory Europejskiej Stolicy Kultury. Wyglądem niczym nie odbiega od zachodnich sąsiadów. Wampirów ani śladu. To miasto w Siedmiogrodzie, w środkowej Rumunii, położone jest u podnóża gór Sybinkich, nad rzeką Cibin. Space-



Trasy znajdują się na terenie Transylwanii- historycznej krainy w Rumunii, otoczonej Karpatami. To trochę zapomniany skrawek ziemi, ponury, zimny, zamglony opanowany przez demony i diabły. Siedlisko największego z wampirów i wszelkich mocy piekielnych.

Dla ludzi znających Transylwanię tylko z opowiadań i legend, może ona wydawać się miejscem dzikim, odludnym i nieprzeżytym. Podczas kilkudniowej wyprawy do Rumunii, poznamy tę krainę zupełnie inną: piękną, pełną uroku i niezwykłych krajobrazów. To najbardziej tajemnicza kraina w Europie: pełna obronnych kościołów, chłopskich twierdz, majestatycznych gór, kolorowych miast i pozostałości po najsłynniejszym wampirze świata Drakuli. Co prawda nie za siedmioma górami, ale między siedmioma miastami leży Transylwania, zwana również Siedmiogrodem. Nazwa pochodzi od siedmiu miast: Kluż-Napoki, Sybina, Braszowa, Sighisoari, Bystrzyca, Sebesza i Mediasza. Piękno tego miejsca dopeł-



niając uliczkami możemy podziwiać bardzo dobrze zachowane, zabytkowe Stare Miasto o zabudowie charakterystycznej dla saskiego gotyku. Warty zobaczenia jest staromiejski Rynek – Piata Mare z zabytkowym XII-wiecznym Ratuszem. Mia-



Jak dojechać

Najpopularniejsza trasa z Polski do Rumunii wiedzie przez Słowację i Węgry, gdzie w słynnym Tokaju można zrobić sobie przerwę na odpoczynek i drobne winiarskie zakupy. Odległość, jaka dzieli Warszawę od Rumunii, wynosi około 800 km. Samochodem pokonamy ją w ok. 10 do 12 godz.

Info o o trasie Transforgarskiej:

Długość- 151 km, początek: Cartisoara – koniec Curtea de Arges, czynna od końca czerwca do końca października

Atrakcje:

Jezioro Balea, Zamek Poenari (należący niegdyś do Włada Palownika, pierwowzoru Drakuli), zaporą na rzece Ardżesz (160 m), najdłuższy tunel w Rumunii (884 m, nieczynny zimą), 5 wiaduktów. Maksymalna wysokość 2 034 m n.p.m.



co w połączeniu z brakiem fotoradarów pozwala na w miarę bezpieczne, bezstresowe podróżowanie. Ubogie zaniedbane wioski i wszechobecna bieda to stały element tutejszego krajobrazu. Żeby zobaczyć prawdziwą Rumunię, warto zjechać na szutrowe drogi. Trzeba być przygotowanym na olbrzymie nierówności, a za zakrętem może cziąć się furmanka lub ciągnik. Krowy i owce stojące na środku drogi to również częsty widok. ■

sto jest urokliwe, można bez końca spacerować wąskimi, brukowanymi uliczkami stromo pnącymi się do góry.

Wystarczy opuścić Sybin, aby zobaczyć prawdziwe oblicze Rumuni. Poza wielkimi aglomeracjami Transylwania to dzika kraina. Drogi są słabo oznakowane. W całej Transylwanii jest tyle znaków, co u nas na „gierkówce”. Podobno rumuńska drogówka jest bardzo przyjaźnie nastawiona do polskich kierowców (ewenement na skalę Europy),



Brudna podróż

przez ludzką naturę

KATARZYNA ANDRZEJEWSKA-SZUBA
ZDJĘCIE: PIOTR KACZMAREK



Płocka formacja Rigor Mortiss wróciła na scenę po 20 latach w mocny, ale dostojny sposób. W listopadzie 2015 zespół wystąpił na Wrocław Industrial Festivalu i z tej okazji wydał limitowaną EP-kę zatytułowaną „Brud”.

Na początku tego roku ten sam, choć zremasterowany materiał ukazał się nakładem wydawnictwa Requiem Records i dostępny jest dla szerszej publiczności.

Utwór „UOUD” to stary numer, sprzed dwudziestu laty w nowej aranżacji. Energia młodych, Gosi Florczak na samplerach i Grzeška Chudzika na basie, dała jednak zupełnie nową przestrzeń. „Krafsa Mig På Ryggen” to pierwszy na krążku numer o miłości podany w sposób ironiczny „Podrap mnie po plecach”. „Brud” to już czyste emocje, żyły wyprute z ciała i wszystkie wewnętrzności rozwibrowane do granic wytrzymałości organizmu odbiorcy. Jazda po najwyższych

rejestrach. A na zakończenie po prostu czysta, nieskazitelna „Miłość” – ukojenie dla skołatanego serca.

Cała EP-ka to podróż przez naszą ludzką naturę, ze wszystkimi jej odcieniami – tutaj niestety z zaznaczonym w głównej mierze BRUDEM! – opowiada o płycie Maciek Stoliński, wokalista i współzałożyciel zespołu.

- Zaznaczyć trzeba, że tylko „UOUD” jest starym numerem. Pozostałe trzy powstały w tym roku i nagraliśmy je już w nowym składzie z Małgosią i Chudym – dodaje Jacek Sokołowski, współzałożyciel i perkusista zespołu.

EP-ka „Brud” to 4 utwory, które trwają blisko

44 minuty. Muzyka ciężka, industrialna, ale o wielkiej sile i przestrzeni. Mocny i dość oryginalny wokal Maćka Stolińskiego sprawia, że każde słowo wwierca się w sam środek duszy. Ściana ciężkich, czasem mozolnych, przypominających pracę maszyn gitar, dopełnionych hipnotyzującą perkusją i żyjącym własnym życiem klawiszem. Czy do samochodu się nadaje? Ja osobiście myślę, że tak. Ale niech każdy oceni sam.

Warto nadmienić, że projektem dość kontrowersyjnej okładki zajęła się artystka, również pochodząca z Płocka - Katarzyna Płuciennik. ■



WYDAWCA

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

REDAKTOR NACZELNY

Mirosław Rutkowski

DTP

Rajmund 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, Marcin Suszczewski, Jakub Żołędowski

DZIAŁ REKLAMY I PATRONATÓW

Katarzyna Andrzejewska
kas.szuba@gmail.com

KONTAKT Z REDAKCJĄ

redakcja@motopress-media.pl

DYSTRYBUCJA ANDROID/iOS/WINDOWS

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

Zdjęcia na okładce: Mirosław Rutkowski



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl