

iauto magazyn

Numer 06/14, 17 lutego 2016

Winter Cup

Jadą wozy kolorowe

MOKKA

Rajdy 1990

Systemy elektroniczne montowane we współczesnych samochodach mają pomagać kierowcy w każdej sytuacji. Kiedy się zagapi i może zdemolować bagażnik jadącego przed nim samochodu, kiedy zbyt szybko wjeżdża na śliską nawierzchnię, kiedy nie bardzo radzi sobie z parkowaniem, kiedy przysypia i zjeżdża z pasa drogi, kiedy nie pamięta jak włącza się światła, albo wycieraczki. W takich sytuacjach zadziałają odpowiednie czujniki, te wyślą sygnał do komputera, ten z kolei spowoduje wykonanie zaprogramowanych wcześniej działań. Elektroniczne urządzenia nie tylko zastępują kierowcę, ale również rejestrują i zapamiętują szereg danych. Gdzieś w czeluściach maleńkiej wymiarami, a wielkiej pojemnością, pamięci samochodowego komputera opisane jest gdzie, kiedy i z jaką prędkością samochód jechał, z jaką siłą i w którym momencie naciskany był pedał gazu, a kiedy hamulca, zarejestrowane są wszystkie ruchy kierowcy. Ten sam komputer poinformuje kierowcę o konieczności wykonania okresowego przeglądu, wskaże drogę do celu, ustawi optymalną temperaturę wnętrza. Za najważniejsze funkcje są obecnie uznawane te, które mają zapobiegać wypadkom, a przynajmniej minimalizować ich skutki.

Wielu kierowców po prostu nie potrafi jeździć bezpiecznie, bo albo pędzą zbyt szybko, albo zbyt wolno, a najczęściej nieuważnie i bez troski. Wytrzymałość łańcucha jest taka, jak wytrzymałość najsłabszego ogniwa. To samo obowiązuje w ruchu drogowym, jest bezpiecznie na tyle, na ile bezpiecznie jeżdżą ci, którzy robią to najgorzej. Dlatego też nie ma co się zżymać i narzekać - komputery zastąpią kierowców. A ci, którzy będą chcieli cieszyć się samodzielnym prowadzeniem samochodu... no cóż, muszą się pogodzić z tym, co nieuniknione. I pojechać na któryś z autodromów.

Szerokiej drogi

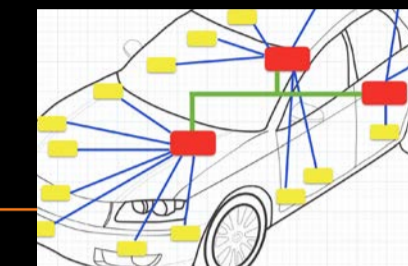
Mirosław Rutkowski



Babskie gadanie
Jadą wozy kolorowe - str. 4



Technologie
Współczesna instalacja elektryczna - str. 8



Wydarzenia
Winter Cup - str. 12
Historyczne Grand Prix - str. 28



Warsztat
Hamulce - str. 20



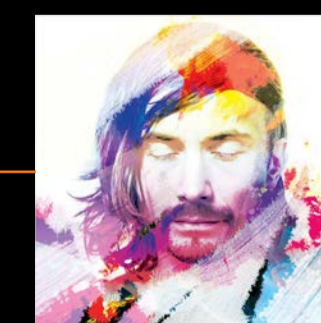
Prezentacje
Opel Mokka - str. 21

Szalone lata 90.
Rajdy 1990 - str. 32



Kalendarium
Wydarzenia i rocznice - str. 45

Muzyka
Klimt - str. 46





TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWISY PRASOWE

Kupując samochód zastanawiamy się nad tym, w jakim powinien być kolorze. Każdy z nas ma inne kryteria, którymi się kieruje wybierając auto w określonej barwie. Jedni chcą, by lakier był przede wszystkim praktyczny, dla innych ważne będą względy bezpieczeństwa, kolejni będą chcieli się wyróżniać, a jeszcze inni wyznają zasadę, że im mniej tym lepiej i wybierają kolory „ochronne”. Poza tym samochód odzwierciedla nasz styl i charakter, sposób naszego życia, współtworzy nasz wizerunek.

Kolorystyczne szaleństwo w designie, ubiorach, wnętrzach przenosi się do kreowania barw pojazdów. Projektanci i styliści samochodowych kreacji czerpią inspirację przede wszystkim z mody odzieżowej. Tworząc motoryzacyjne kolekcje starają się nawiązać do tego, co proponują Wielcy

Krawcy na nadchodzący sezon i najbliższe lata. I tak małe, miejskie samochodziki są bajecznie kolorowo i nietypowo ubrane. Dominują ostre, żywe kolory, fluorescencyjna zieleń, pomarańcz i róż i żółty. Karoserie takich autek - są przeważnie dwubarwne, mają duże przeszklone powierzch-



nie i mnóstwo ciekawych stylistycznie i kolorystycznie detali. Natomiast klasyczne, stateczne limuzyny czy auta klasy Premium bronią się spokojnymi kolorami: bardzo modnymi odcieniami szarości i brązu, ponadczasowym czarnym, granatem i spokojną zielenią. Zgodnie z tendencjami tegorocznej „szmacianej” mody, wewnątrz aut wiele jest wiele połyskliwych i metalicznych dodatków. Nagromadzenie elementów aluminiowych sprawia, że wnętrze pojazdu emanuje technicznym chłodem lub kosmicznym blaskiem. Kaskada przezroczystych zegarów otoczonych aluminiową ramką czy prędkościomierz zawieszony na szklanej płycie to aktualnie obowiązujące tendencje w urządzeniu wnętrza pojazdów.

Kokpity aut urzekają nie tylko barwą, ale rodzajem i jakością użytych do wykończenia wnętrza materiałów. Na ich dobór ma wpływ ekologia, narzucając te naturalne. Miłe w dotyku materiały, przede wszystkim skóra i zamsz, mienia

się odcieniami szarości, wulkanicznym brązem i miedzianym oraz ecru. We współczesnych autach, szczególnie i detal nabierają nieprawdopodobnego wręcz znaczenia. Niekonwencjonalne zestawienia kolorystyczne, kształt wskaźników, nawet wątki nici w tkaninach obiciowych czy faktura powierzchni szkła lampy to miesiące badań i prób poprzedzone sondażami.

Nad kolorem w studiach samochodowego designu pracują całe zespoły projektantów, które starają się wybrać ten najbardziej odpowiedni dla danego modelu. Potem promują go specjaliści od marketingu. Bardzo ważny jest tzw. kolor wprowadzenia (na rynek), czyli taki, który według ekspertów najlepiej sprawdzi się na danym modelu i który będziemy oglądać na różnego rodzaju reklamach. Zdarzało się bowiem, że źle dobrany kolor kosztował „życie” samochodu – po prostu dany model w nieodpowiednim kolorze zupełnie się nie sprzedawał. →



Teraz rządzi biały i to już od kilku lat. Dawniej kolor biały kojarzył się wyłącznie z pojazdem firmowym. Indywidualny odbiorca nie był zupełnie zainteresowany białym samochodem, a sprzedawcy często nawet obniżali cenę takich aut. Jednak od kilku lat kolor biały, lub jego odmiana perłowo-biała, jest najbardziej pożądanym, najczęściej kupowanym i najmodniejszym kolorem w salonach samochodowych. Zresztą ten kolor modny jest nie tylko w Polsce, ale na wszystkich kluczowych rynkach świata. Co dziwne, w bieli podobają się nam auta różnych segmentów: małe, klasy średniej, luksusowe limuzyny,

SUV-y, a co najdziwniejsze, również auta sportowe. Kilka lat temu nikt nie wyobrażał sobie Ferrari w kolorze innym niż czerwony, teraz białe Ferrari też może być. Drugie miejsce w tym rankingu zajmuje kolor czarny i trudno dopatrzeć się tutaj praktycznego nastawienia do zakupu, bo i biały, i czarny to najmniej praktyczne barwy aut. Trzecie miejsce zajmuje już od lat kolor srebrny. Dalsze miejsca przypadają szaremu, czerwonemu, niebieskiemu, brązowemu i pomarańczowemu. Rankingów jest wiele ale na pierwszym miejscu zawsze jest biały.

Jeżeli kupujemy prestiżową limuzynę do firmy, to najczęściej będzie ona w ciemnym kolorze, bo tylko taki kojarzy nam się z luksusem, prestiżem i powagą. Wybieramy więc czarną, granatową, mahoniową, ciemnoszarą. Obecnie jednak często, zgodnie z obowiązującą modą, prezesowi firmy spodoba się biały lub perłowo-biały samochód. Natomiast małe miejskie auta są zwykle w jaskrawych, optymistycznych kolorach: malinowym, limonkowym, żółtym, pomarańczowym, czerwonym, zielonym. Często użytkowane są przez kobiety, a ponieważ płeć piękna lubi się wyróżniać, to auto w tym kolorze jest jak najbardziej odpowiednie. Sportowe auta od zawsze kojarzyły się z czerwienią lub czernią,

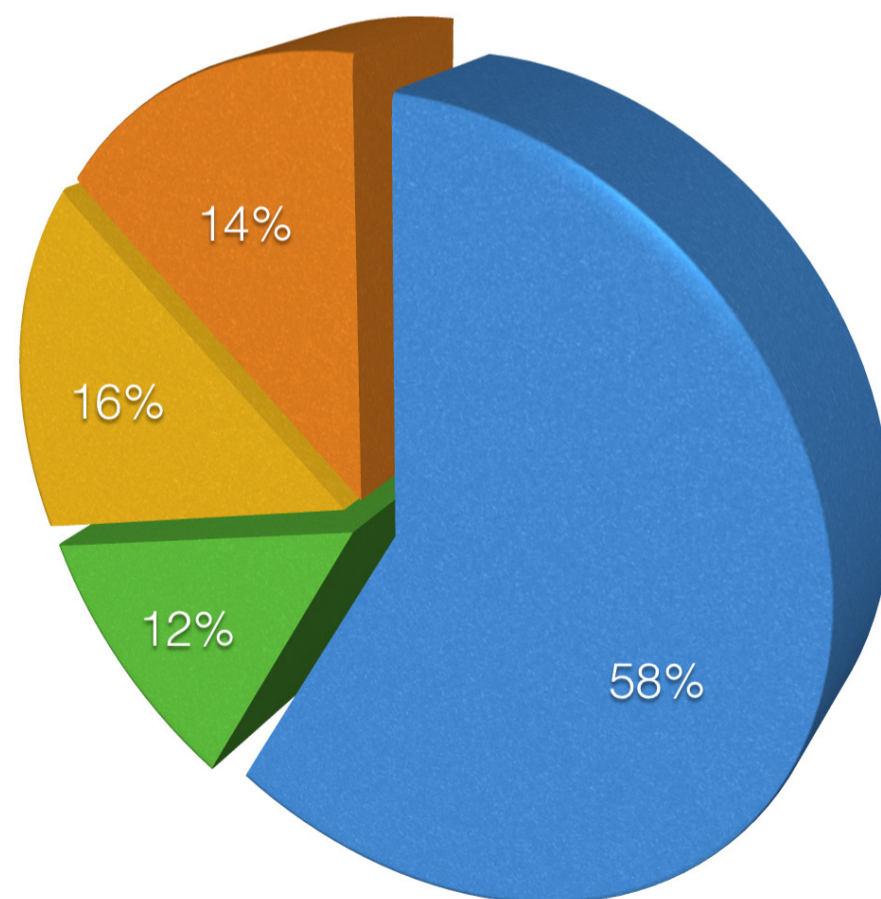
a ostatnio pojawiają się również białe. SUV-y czy duże auta terenowe wybierane są najczęściej w ciemnych kolorach, bo głównie takie są dostępne, choć często poszukiwane są barwy ciekawsze i bardziej oryginalne. Po SUV-y w kolorze białym ustawia się kolejka. Ostatnio są bardzo modne i zyskują na popularności także takie kolory, jak: szafirowy, rudobrazowy, ciemnoczerwony, złotobrazowy.

Kolor samochodu, to element niezwykle istotny tak dla wyglądu auta, jak i poczucia estetyki jego właściciela. Dlatego nie należy dziwić się kobietom, które na pytanie, jaki masz samochód, odpowiadają bez namysłu: biały!

Współczesna instalacja elektryczna

TEKST I ILUSTRACJE: MARIUSZ LEŚNIEWSKI

Nasze samochody potrafią dziś wiele - same zaparkować, utrzymują zadany odstęp, w awaryjnych sytuacjach uruchamiają system hamulcowy, a w razie kolizji zaalarmują służby ratunkowe i pomogą zlokalizować miejsce wypadku. Lecz wszystkie te innowacje nie miałyby prawa bytu gdyby nie elektronika i postęp jaki się w niej dokonuje.



elementy wykonawcze

czujniki

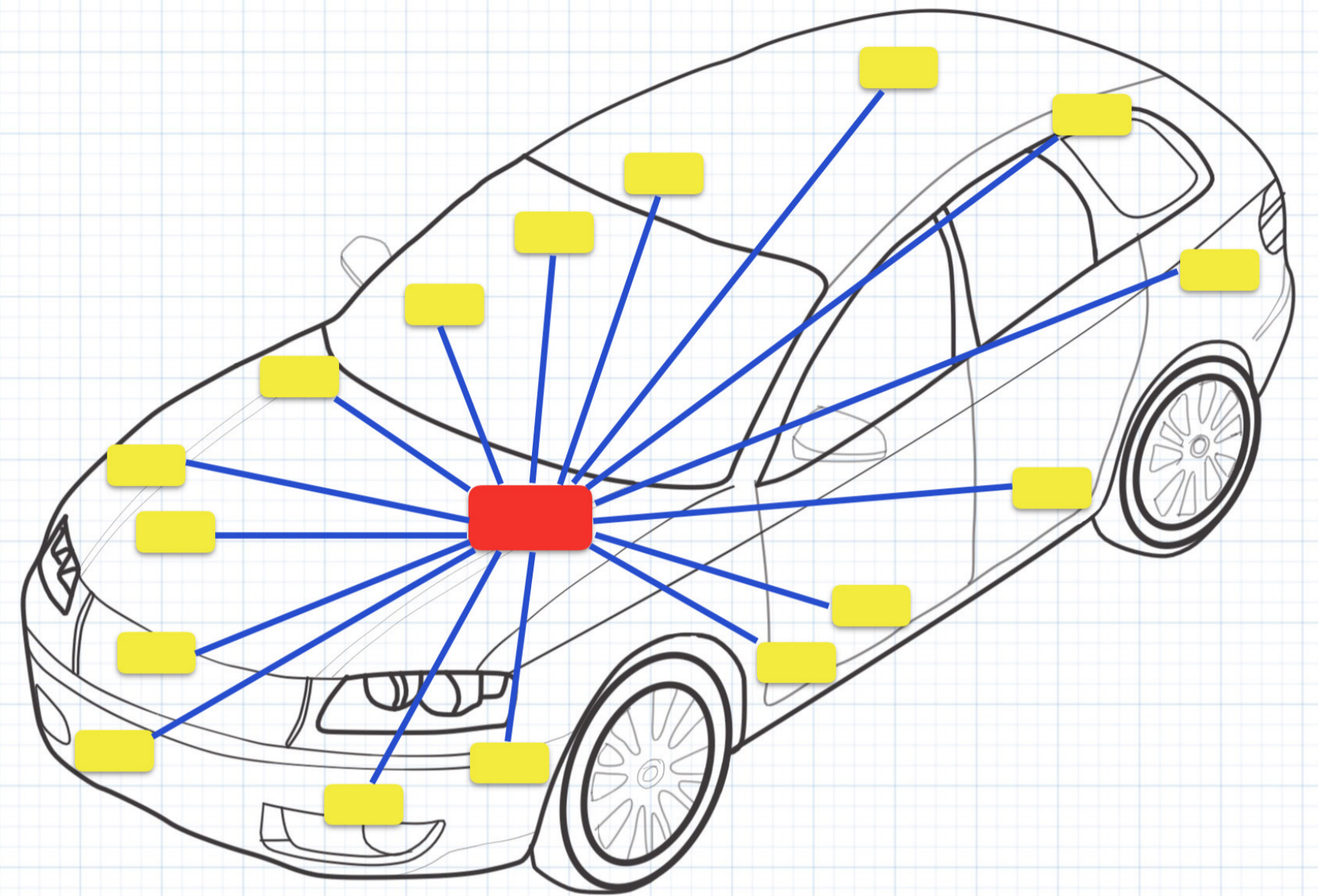
sterowniki

przewody, złącza

Udział awaryjności poszczególnych podzespołów instalacji elektrycznej w samochodzie.

Trochę historii

Cofnijmy się do połowy lat 80 ubiegłego wieku. Był to okres gdy producenci samochodów osobowych, by wspomóc działania podzespołów mechanicznych silnika bądź skrzyni biegów, coraz częściej montowali zaawansowane układy elektroniczne. Sterowniki silnika, układu ABS czy automatycznych skrzyń biegów, stały się podzespołami opartymi na mikroprocesorach współpracujących ze skomplikowanymi czujnikami. Z biegiem czasu inżynierowie ulepszali poszczególne systemy bezpieczeństwa i komfortu dokładając kolejne funkcje, a skomplikowane konstrukcje silników nie mogły się już obejść bez elektronicznego sterowania. Ekolodzy wytaczali swoje działa głosząc wszem i wobec o ponurych konsekwencjach motoryzacyjnej koniunktury. I znowu



Samochód z jednym sterownikiem - tradycyjna instalacja elektryczna bez CAN (żółty - czujniki nastawniki, czerwony - sterowniki)

receptą na ograniczenie emisji szkodliwych związków stały się bardziej zaawansowane układy zasilania sterowane, oczywiście elektroniczne.

Pierwsze problemy

Zastosowanie w samochodzie kilometrów kabli, setek złączy wielowtykowych stanowiło kolejny poważny problem z uwagi na awaryjność instalacji elektrycznej i koszty jej produkcji. Potencjalnie każde połączenie przewodów może być w przyszłości źródłem zakłócenia sygnału lub jego braku.

receptą na ograniczenie emisji szkodliwych związków stały się bardziej zaawansowane układy zasilania sterowane, oczywiście elektroniczne. cji elektrycznej w jej tradycyjnej formie zaczynają się powoli kończyć. Płatanina kabli niosła za sobą spore ryzyko zakłóceń sygnałów czujników i sterowników, których liczba i tak powoli zbliżała się do granic przepustowości samej instalacji. Poza tym w fazie konstrukcji danego modelu samochodu należało uwzględnić miejsce na pokaźne wiązki kabli, a co za tym idzie liczyć się ze zwiększoną masą pojazdu

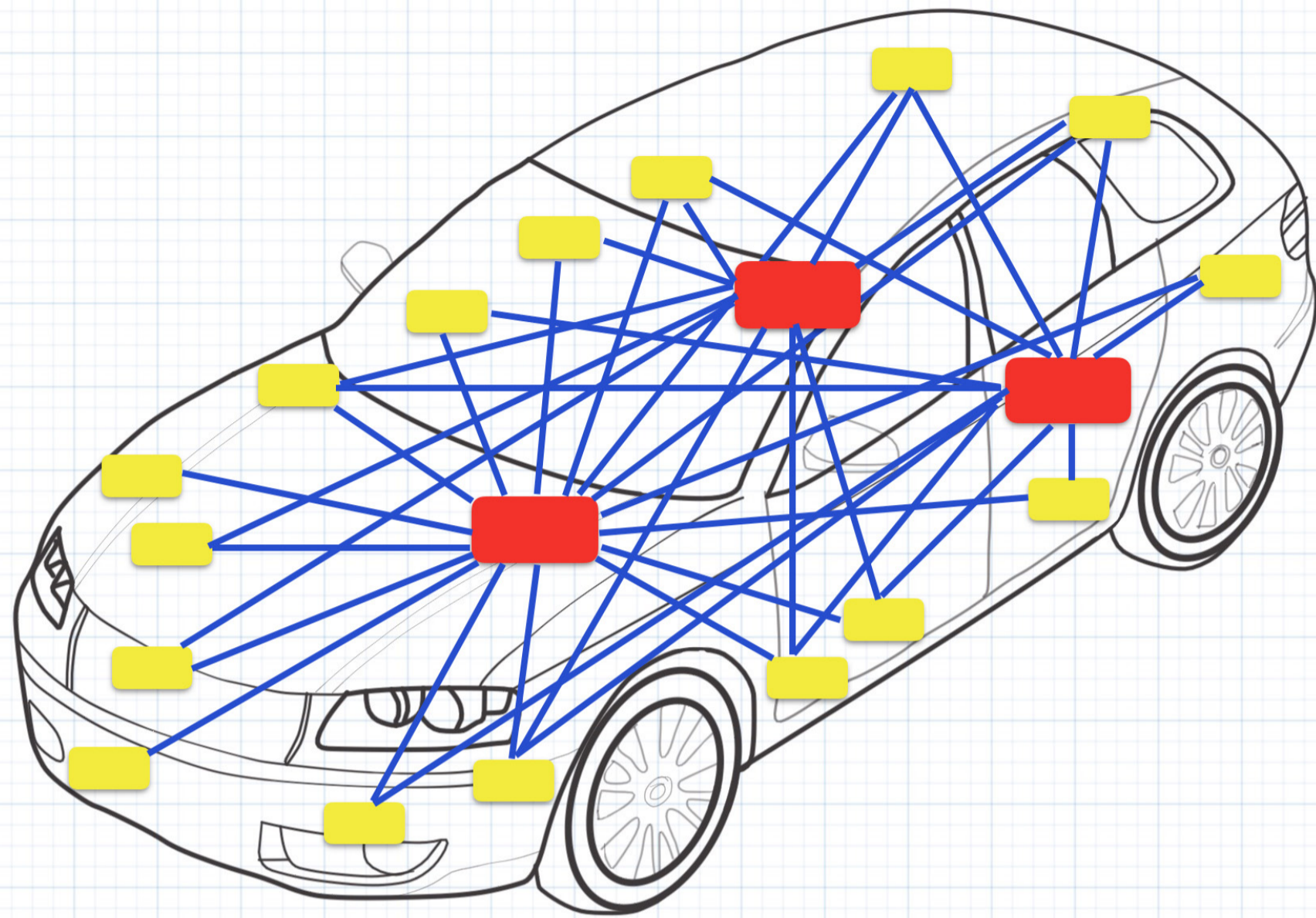
Złoty środek

Lekiem na całe zło mogło okazać się zaadoptowanie rozwiązania znanego ze środowiska komputerów osobistych. Postanowiono opracować i wykorzystać magistralę danych czyli

się informatyczną do komunikacji pomiędzy sterownikami pojazdu. Takie rozwiązanie pozwalało na swobodną wymianę danych, gdyż każdy sterownik podłączony do magistrali może niezależnie odbierać i wysyłać komunikaty w postaci cyfrowej (sygnały bazują na dwóch stanach 0 bądź 1). Co więcej, magistrala pozwoliła na znaczną redukcję liczby przewodów elektrycznych, zmniejszyła liczbę złączy, poprawiła szybkość i jakość komunikacji, wyeliminowała zakłócenia sygnałów.

Magistrala CAN

Pod koniec lat 80-tych ubiegłego wieku koncern Bosch opracował magistralę CAN →→



Samochód z trzema sterownikami - instalacja bez CAN (żółty - czujniki nastawniki, czerwony - sterowniki)

(skrót od Control Area Network). Jest to już powszechnie stosowana w motoryzacji magistrala wymiany danych, zapewniająca komunikację układów sterowania silnikiem, zarządzająca systemami bezpieczeństwa (systemy ESP, ABS, ASR oraz pochodne) czy komfortu jazdy (elektrycznie otwierane szyby, czujniki deszczu, podgrzewane fotele itp.). Debiut w pełni funkcjonalnego rozwiązania przypadł na rok 1992, za sprawą Mercedesa-Benz klasy S. Właśnie w tym modelu zdecydowano się wykorzystać magistralę CAN do kontroli systemów komfortu jazdy. System się sprawdził rewolucjonizując architekturę instalacji elektrycznych i samochodową elektronikę. Co więcej

instalacja elektryczna oparta na CAN pozwoliła już w pierwszych latach jej stosowania zmniejszyć masę pojazdu średnio o prawie 20 kg w stosunku do samochodu wyposażonego w tradycyjną technologię wymiany danych.

Nowe możliwości

Magistrala CAN jest systemem otwartym, który umożliwia współpracę z przewodami miedzianymi lub światłowodami. Ta uniwersalność wpływa na łatwą rozbudowę systemu, jego niezawodne działanie i tanią masową produkcję. Podłączenie do sieci nowego sterownika lub urządzenia peryferyjnego nie wymaga zmian konfiguracji czy mozolnego programowania. Analizowanie błędów może

odbywać się w tym samym czasie dla kilku sterowników równocześnie, dzięki czemu łatwiej o trafną diagnozę skomplikowanych układów. Typowe przewody magistrali to przeważnie dwa kable formujące tzw. skrętkę, i właśnie ta dwuprzewodowa skrętka wystarcza do zapewnienia komunikacji pomiędzy dwoma sterownikami zastępując w pełni tradycyjną kilkuna-stoprzewodową wiązkę.

Praktyczne korzyści

Potencjalny właściciel czterech kółek raczej nie bardzo zdaje sobie sprawę z faktu, iż naciskając na pedał hamulca rozpoczyna, poza procesem hamowania, wymianę danych pomiędzy systemami bezpie-

czeństwa, sterowania silnika i układu napędowego. Sterowniki poszczególnych systemów komunikują się właśnie za pomocą magistrali CAN dokonując w czasie rzeczywistym poprzez elementy wykonawcze niezbędnych regulacji.

Na uwagę zasługuje fakt, jak ogromna liczba danych jest przetwarzana w każdej sekundzie jazdy, co bezpośrednio wpływa na bezpieczeństwo i komfort podróżujących. Sieć CAN jest w stanie pracować z prędkością 1 Mb/s – 10 Mb/s wymieniając dane pomiędzy systemami. Tak wysokie prędkości transmisji byłyby nieosiągalne dla instalacji bez tej magistrali danych. Kolejnym plusem jest wspomniana wcześniej moż-

liwość współpracy z wieloma sterownikami, co pozwala rozbudowywać dowolnie instalacje o kolejne systemy bezpieczeństwa, komfortu, multimediiów itp.

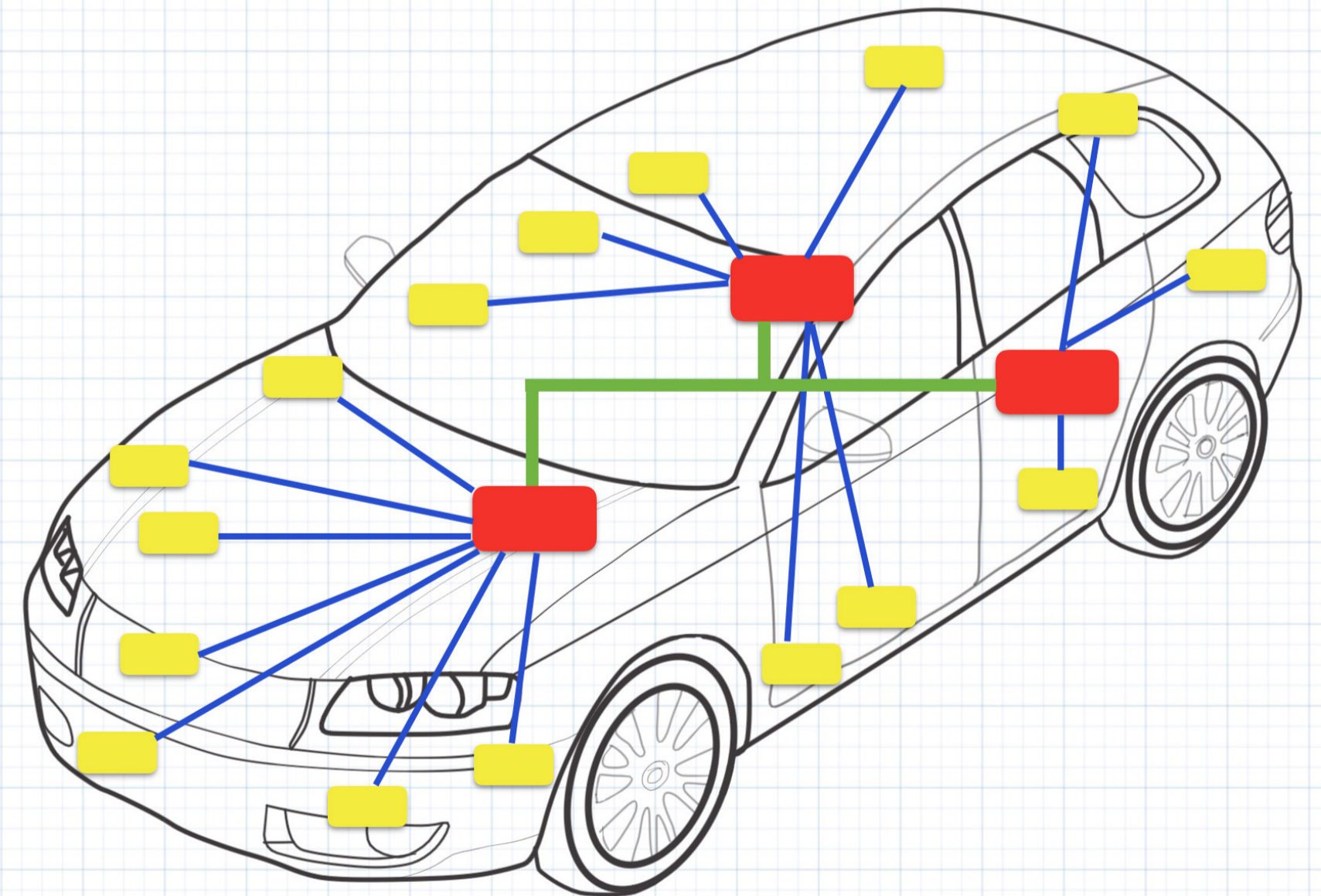
Uszkodzenia magistrali CAN wynikają głównie z nieprawidłowo przeprowadzonych napraw blacharskich gdyż sama „skrętka” jest mało podatna na defekty, a jeśli już zostanie naruszona jej struktura, to naprawa ogranicza się do wymiany jej kilkucentymetrowego odcinka.

Dzisiaj średniej klasy samochód posiada około 50 - 80 zaawansowanych sterowników (luksusowe modele mogą mieć ich nawet ponad 100!), lecz jeszcze w latach 90-tych ich liczba wahała się w granicach 20- 35

sterowników, a samochody z lat 70 i 80-tych pozwalały na doszukiwanie się co najwyżej kilku prostych egzemplarzy.

Oczywiście instalacja elektryczna oparta na magistrali CAN to nie jedyne rozwiązanie stosowane w przemyśle motoryzacyjnym, to wariant najbardziej popularny. Istnieją też inne systemy wymiany informacji takie jak LIN, MOST czy FlexRay.

Jak widać tempo rozwoju elektroniki jest tak dynamiczne, iż trudno we współczesnym samochodzie wskazać elementy, do których nie dochodziłyby „kabelki”. No cóż, czasy kiedy w instalacji elektrycznej zwykły Kowalski potrafił znaleźć przełącznik i go wymienić, minęły chyba bezpowrotnie. ■



Samochód z trzema sterownikami i magistralą CAN (żółty - czujniki nastawniki, czerwony - sterowniki)

Motointegrator Królewski Winter Cup

Po raz drugi na terenie Wyścigów Konnych spotkali się miłośnicy sportowej jazdy samochodem na zorganizowanej przez Automobilklub Królewski drugiej eliminacji „Motointegrator Królewski Winter Cup”.





W imprezie wzięło udział 121 (choć planowano liczbę uczestników na 100) kierowców, w najróżniejszych samochodach. Podział na klasy dawał szansę każdemu na zwycięstwo; oczywiście w klasyfikacji generalnej rywalizowali ci, którzy dysponowali najszybszymi samochodami. Ale również posiadacze aut z mniejszymi silnikami i z napędem na jedną oś mieli mnóstwo frajdy. Na trasie można było zobaczyć najróżniejsze samochody, sporo profesjonalnie i na najwyższym poziomie przygotowane do sportu, były też takie, którymi właściciele jeżdżą na co dzień do pracy czy szkoły. Różne też przyświecały cele startującym. Jedni przyjechali walczyć o każdą sekundę, inni przyjechali po naukę,



a przecież w takich właśnie warunkach najsukuczniej można opanować tajniki jazdy samochodem. Niezależnie jednak od tego czym kto przyjechał i po co, każdy miał mnóstwo frajdy. Rywalizowano na dystansie 2,5 km, trasę przejeżdżano czterokrotnie, wcześniej były przejazdy zapoznawcze.

Podział na klasy według pojemności silnika:

Klasa 1: do 1150 cm³

Klasa 2: powyżej 1150 do 1400 cm³

Klasa 3: powyżej 1400 do 1600 cm³

Klasa 4: powyżej 1600 cm³ do 2000 cm³,

Klasa 5: samochody o pojemności powyżej 2000 cm³ (wyłączając samochody klasy Impreza&Evo)

Klasa Impreza&Evo: wszystkie modele i roczniki Subaru Impreza, Subaru Legacy i Mitsubishi Lancer wyposażone w turbosprężarkę.

Do tego jeszcze w klasie Gość mogli startować zawodnicy z licencjami sportowymi.

W „parku serwisowym” imponuje bogactwo marek i modeli samochodów, a także staranność, wręcz pietyzm z jakim właściciele dbają o swoje auta. Do tego atmosfera zawodów, w której wyczuwa się wzajemną sympatię. Do tego naprawdę dobra organizacja, wszystko szło sprawnie i bez spóźnień, obyło się również bez szkód w sprzęcie. Kolejne rundy cyklu organizowanego przez Automobilklub Królewski odbędzie się 20 marca, szczegóły na stronie organizatora. ■







Wspólne badanie firmy Goodyear i London School of Economics and Political Science (LSE), przeprowadzone na grupie blisko 9000 kierowców z 15 europejskich krajów pokazało, że zachowania kierowców na drodze wywołują efekt domina. Jest to szczególnie niebezpieczne w przypadku agresywnych uczestników ruchu drogowego, których działanie może być powtarzane przez innych.

Aż 55% ankietowanych przyznało, że gdy zostaną sprowokowani lub poirytowani na drodze przez innego kierowcę, są bardziej skłonni odbić to sobie na następnym, napotkanym później użytkowniku drogi. Z kolei 87% ankietowanych zgodziło się ze stwierdzeniem, że życzliwa jazda innych osób może ich skłonić do równie uprzejmego traktowania kolejnych napotkanych uczestników ruchu drogowego. Wpływa stąd wniosek, że zarówno życzliwe, jak i agresywne zachowania mogą uruchamiać łańcuch zdarzeń, tworząc środowisko, które w zależności od sytuacji może być komfortowe i bezpieczne lub stresujące i groźne dla kierowców.

„Pomijając czynniki takie jak warunki pogodowe czy zmęczenie, istotnym bodźcem, na który reagujemy podczas podróży są otaczający nas

kierowcy” - powiedział dr Chris Tennant z London School of Economics, który kierował badaniem. „Dzieląc przestrzeń drogową z innymi, kierujący często stosują zasadę wzajemności. Biorąc jednak pod uwagę, że wiele interakcji jest przelotnych, najczęściej wzajemność jest niebezpośrednia, czyli odpowiadamy innemu kierowcy, spotkaniu na późniejszym etapie podróży. W ten sposób na drodze powstaje efekt domina” - wyjaśnił dr C. Tennant.

Zachowanie innych kierowców może sprowokować nas do bardziej niebezpiecznej jazdy

Dotychczasowe badania w dziedzinie bezpieczeństwa drogowego wskazywały przede wszystkim na potrzebę identyfikowania określonych, problematycznych kierowców, wykazujących

skłonność do niebezpiecznych zachowań. Natomiast najnowsze badanie Goodyear i LSE zwraca uwagę na konieczność zrozumienia, w jaki sposób zachowanie innych kierujących może skłaniać nas do bardziej niebezpiecznej jazdy, nawet jeżeli sami nie jesteśmy typem agresywnego kierowcy.

„Okazuje się, że normy zachowania na drodze są ważne dla kierowców, co potwierdzają analizy nagrań interakcji występujących podczas jazdy. Wynika z nich, że większość badanych docenia znaczenie gestów podziękowania – zaledwie 10% uznało je za nieistotne. Rozmówcy przyznają też, iż kiedy inny kierowca im nie podziękuje, sami są bardziej skłonni jechać ostrzej przy najbliższym spotkaniu. Badanie ujawniło również cały szereg zachowań: od zmiany pasa na zatłoczonych skrzyżowaniach, przez tzw. siedzenie na ogonie i brak sygnalizacji skrętu, po niedyscyplinowanie w zajmowaniu pasów na drogach szybkiego ruchu i autostradach, które w dużym stopniu mogą frustrować innych uczestników ruchu drogowego. W wywiadach kierowcy przyznają, że sami dopuszczają się podobnych zachowań, przeważnie nieumyślnie, uruchamiając tym samym efekt domina, czyli negatywnych interakcji” – dodał dr C. Tennant.

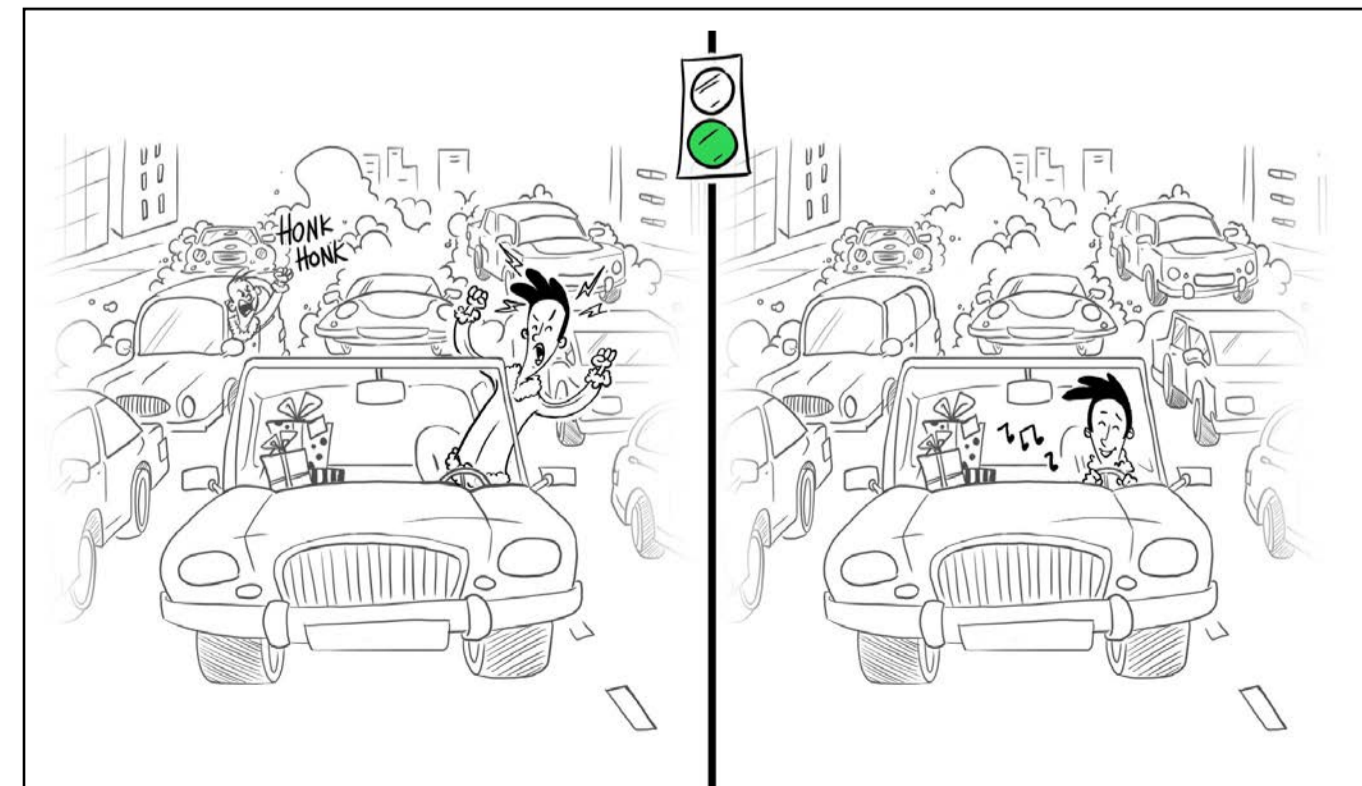
„Nasze badanie bezpieczeństwa drogowego dowodzi, że w rzeczywistości wielu kierowców postrzega inne samochody na drodze jako anonimowe maszyny, nie zaś pojazdy, w których znajdują się ludzie. Dlatego też rzadko widzą potrzebę wykazywania się dobrymi manierami” - powiedział Olivier Rousseau, wiceprezes Goodyear ds. opon osobowych w Europie, na Bliskim

Wschodzie i Afryce. „Za pomocą prezentowanych analiz chcemy uzmysłowić kierowcom, że ich zachowania mogą w bardzo istotny sposób oddziaływać na innych, zwłaszcza w nerwowych sytuacjach. Agresywna i bojowa jazda jednej osoby może zainicjować reakcję łańcuchową pomiędzy innymi kierującymi, a w konsekwencji doprowadzić nawet do wypadku, którego realny sprawca i inicjator będzie już daleko. To od nas zależy powstrzymanie efektu domina na drodze” – dodał O. Rousseau.

Wiele form nieżyczliwości

„Nieżyczliwość może przejawiać się na różne sposoby: od pouczenia, przez konkurowanie, krzyki, gestykulację, aż po zastraszanie. Niezależnie jaka będzie jej forma, może przyczynić się to do eskalacji i nasilania mniej bezpiecznej kultury jazdy. Gama uprzejmych zachowań na drodze jest natomiast niewielka, ale za to mają one dużą siłę sprawczą. Należy do nich: przepuszczanie innych przy intensywnym ruchu, nawiązywanie kontaktu wzrokowego, dziękowanie w sposób widoczny, gdy ktoś nas przepuści oraz przeproszenie, gdy przeszkodzimy innym. Każdy z takich gestów promuje kulturę uprzejmiej jazdy i pomaga budować zasadę wzajemności, na której skorzystamy wszyscy” – podkreślił dr C. Tennant.

Celem badania Goodyeara i LSE była analiza interakcji kierowców i ich stosunku do innych uczestników ruchu drogowego, a także oddziaływania ich zachowań na ryzykowną jazdę. Projekt badawczy składał się z dwóch części:



ankiety jakościowej z wykorzystaniem grup fokusowych i wywiadów z kierowcami w Wielkiej Brytanii i Włoszech, oraz z części ilościowej - ankiety internetowej, w której wzięło udział prawie 9000 kierowców z 15 krajów (Belgii, Czech, Niemiec, Francji, Włoch, Holandii, Polski, Rumunii, Rosji, Szwecji, Turcji, Słowenii, Hiszpanii, Wielkiej Brytanii i Austrii). ■

Streszczenie raportu z badania można znaleźć na stronie www.goodyear.eu.

Hamulce po zimie

TEKST: MARIUSZ LEŚNIEWSKI

Íście wiosenna aura którą przywitał nas luty, pozwala zapomnieć kierowcom o zimowych troskach i zwiększyć tempo jazdy. Właśnie teraz warto zwrócić szczególną uwagę na kondycję układu hamulcowego.

Wilgoć, sól na drogach, niskie temperatury wszystkie te czynniki wpływają negatywnie na stan hamulców w naszych pojazdach przyspieszają korozję poszczególnych elementów. Wielokrotnie nie jesteśmy nawet w pełni świadomi, iż coś złego dzieje się z hamulcami, bo jazda po śniegu lub innej nawierzchni o małej przyczepności z częściowo zablokowanym kołem, nie będzie budzić podejrzeń. Co innego gdy wyraźnie nasz samochód daje nam do zrozumienia iż coś jest nie tak – jak w przypadku częstych perypetii z hamulcem ręcznym. Właśnie zimą część z nas zostawia zaparkowany pojazd z zaciągniętym „ręcznym”. Problemy zaczynają pojawiać się zwykle następnego ranka, zostajemy postawieni przed faktem iż hamulca nie można zwolnić – tylne koła są zablokowane i nie trzeba być Sherlockiem Holmesem, by zorientować się, że coś jest nie tak z hamulcami, a głównym podejrzanym jest właśnie „ręczny”. Czasami hamulec „puści” po dłuższym czasie, gdy uruchomiony silnik osiągnąjąc normalną temperaturę pracy rozgrzeje układ wydechowy, a ten spowoduje roztopienie przymarzniętej linki hamulca ręcznego lub innych elementów układu.

Znam również takich kierowców, którzy po tego typu nauczce przestali korzystać z hamulca ręcznego, traktując go jako mechanizm pracujący w sezonie letnim.

No cóż, nie jest to praktyka godna naśladowania – mając na uwadze fakt, iż układ hamulcowy to kluczowy element odpowiadający za nasze bezpieczeństwo. Najlepszym rozwiązaniem jest inspekcja układu hamulcowego w warsztacie, który zweryfikuje stan klocków, tarcz, szcęk hamulcowych i bębnow. Po sezonie zimowym szczególną uwagę należy zwrócić na korozję przewodów hamulcowych, która przy znacznym udziale soli, jest w stanie dostać się wszędzie i przebiega bardzo szybko niszcząc trwale elementy. Pamiętajmy o kontroli płynu hamulcowego, i jego sezonowej wymianie co dwa lata. Samochody, które posiadają hamulce bębnowe wymagają okresowego przeglądu i konserwacji układu, tym bardziej, iż ich zużycie nie jest monitorowane przez czujniki. ■



MOKKA

pewność i charakter



TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: RENAULT

Od kilku lat bardzo modne są małe SUV-y czyli crossovery, dlatego każdy z producentów stara się mieć taki model w swojej ofercie. Masywna sylwetka, ciekawy design, młodzieńczość i nowoczesność wyznaczają styl takich aut.

Niebawem, na salonie Genewie zaprezentowany zostanie nowy, trzeci już wcielenie Opla Mokki. Nic dziwnego, że niemiecki producent kontynuuje produkcję tego modelu, bo ten uterenuwany mieszczuch zrobił sporą karierę. Już sama nazwa, wśród wielu innych nazw modeli innych marek, składających się z numerków i literek budzi

miłe skojarzenia. Niestety (dla miłośników kawy ta informacja) Mokka nie ma nic wspólnego z kawą, ale tak jak dobra kawa, ma wyrazisty charakter i moc. Podkreślają to detale nadwozia, takie jak duże, prawie okrągłe lusterka boczne, powiększone nadkola, mocno profilowany tylny zderzak, ciekawe przetłoczenia. Tą zdecydowaną linią nadwozia Mokka podkreśla

niezależność i pewność siebie użytkownika. Przyjemnie jest popatrzeć na Mokkę z zewnątrz, nie rozczarujemy się, gdy wsiedziemy do jej wnętrza.

Mała terenówka wcale nie jest taki mała, a duże przeszklone powierzchnie czynią wnętrze jasnym i przyjaznym. Jeżeli dodatkowo dysponujemy wersją z otwieranym elektrycznie oknem dachowym (wersja ➔➔

Cosmo) to doświetleniem wnętrza będziemy w pełni usatysfakcjonowani. W Oplu Mokka siedzenia są wysoko umieszczone, co zapewnia nam doskonałą widoczność – ten element docenia coraz więcej użytkowników aut. Poza tym fotele są dobrze profilowane z możliwością regulacji. Co ciekawe Opel oferuje (jako opcję) fotele AGR

rekomendowane przez niemieckie stowarzyszenie lekarzy i terapeutów AGR (Aktion Gesunder Rücken - Akcja na rzecz Zdrowego Kręgosłupa). Oferują one szeroki zakres regulacji, między innymi: podparcia odcinka lędźwiowego kręgosłupa i wysuwaną poduszkę wspierającą uda. Pozwala to na idealne dopasowanie fotela do indywidualnych

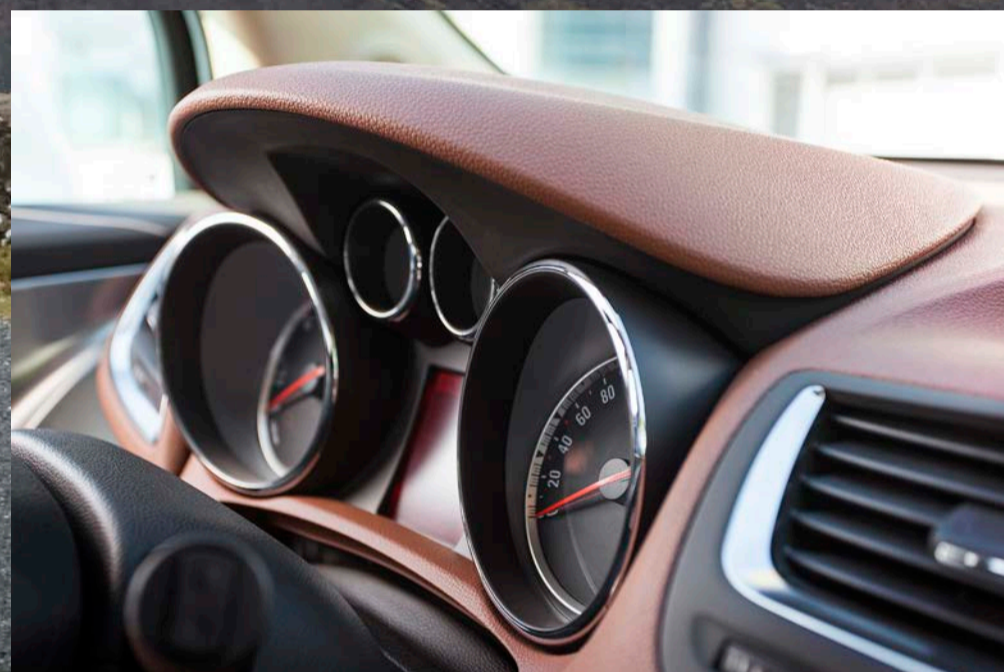
potrzeb i zapewnia komfort podróży. Gdy już rozsiądziemy się w fotelu, przed nami znajduje się ergonomiczna deska rozdzielcza, dobrej jakości materiały, niekoniecznie szare lub czarne (dostępne są również w kolorze brązowym), które doskonale współgrają z chromowanymi elementami np. obudowy zegarów i gładkimi meta-

lowymi elementami. Klamki, pokrętła przyciski są dopracowane i przyjemne w dotyku. Szkoda tylko, że ciekłokrystaliczny ekran systemu multimedialnego nie ma funkcji dotykowej.

Zaletą, zwłaszcza dla tych podróżujących z dziećmi, są duże, szeroko otwierane drzwi, które ułatwiają dostęp do tyl-

nych siedzeń i np. montaż fotelików dziecięcych. Poza tym we wnętrzu jest mnóstwo praktycznych i przemyślanych schowków, półek, uchwytów. Przydaje się szuflada pod fotelem pasażera, uchwyty na napoje, a także kieszeń np. na bilety parkingowe umieszczona w osłonie przeciwsłonecznej. W bagażniku mamy również dodatkowe schowki:

pod podłogą i specjalny na kamizelkę i apteczkę. Ponadto, za tylnymi siedzeniami, umieszczona jest sztywna półka, która może unieść przedmioty o wadze do 40 kg, albo po prostu zakryć bagażnik. Kiedy nie jest potrzebna, można ją złożyć i schować za oparciami tylnych foteli. Jeżeli będzie taka konieczność możemy złożyć →→



tylna kanapę i wtedy uzyskamy naprawdę dużą i ustawną przestrzeń bagażową(do 1372 l).

Jeżeli jesteśmy miłośnikami jazdy na rowerze warto zamówić auto z bagażnikiem rowerowym FlexFix®. Wysuwa się on jak szuflada z tylnego zderzaka, umożliwiając wygodny montaż roweru. Dostępny jest także dodatkowy adapter z mocowaniem, pozwalający na transport jeszcze dwóch rowerów. Co ważne, nawet jeżeli podróżujemy z rowerem, możliwe jest łatwe otwarcie drzwi bagażnika bez potrzeby ściągania rowerów. System posiada także blokadę zabezpieczającą przed kradzieżą rowerów na postoju. Miłą atmosferę i komfort podróży zapewniała elektronicznie sterowana klimatyzacja dwustrefowa, a podczas styczniowych mrozów niezwykle cieszyło nas

podgrzewane koło kierownicy - to naprawdę bardzo przydatny element wyposażenia.

Konstruktorzy mokki szczególnie zadbali o bezpieczeństwo czynne i bierne, a kompleksowe rozwiązania, zapewniają ochronę w każdej sytuacji. Technologia wykorzystane przez Opla sprawiają, że skutki zderzeń przy małych prędkościach są nieznaczne, co obniża koszty napraw. Na przykład, zderzaki powracają do poprzedniego kształtu po kolizjach z prędkością poniżej 4 km/h. Nie próbowaliśmy, ale wierzymy. Pozostałe rozwiązania z zakresu bezpieczeństwa biernego obejmują system przypominania o zapięciu pasów z przodu i z tyłu, podwójne napinacze pasów z przodu, poduszki czołowe i boczne z przodu oraz kurtyny powietrzne. Dodatkowo,

Opel Mokka wyposażony jest w układ odłączania pedałów, który ogranicza uszkodzenia dolnych partii nóg podczas silnych zderzeń. O bezpieczeństwo dzieci dba wyłącznik poduszki powietrznej pasażera oraz system mocowań fotelików ISO-FIX na dwóch zewnętrznych siedzeniach z tyłu. Bezpiecznej jeździe sprzyja również kamera przednia, która monitoruje drogę przed samochodem i współpracuje z trzema systemami: układem rozpoznawania znaków drogowych, układem ostrzegania o niezamierzonej zmianie pasa ruchu LDW oraz układem ostrzegania przed kolizją czołową FCA. Ten ostatni uaktywnia się automatycznie przy prędkościach powyżej 40 km/h (jeśli nie został uprzednio wyłączony) i ostrzega sygnałem dźwiękowym oraz wizualnym



o potencjalnym ryzyku kolizji czołowej.

Za kierownicą Mokki czuliśmy się pewnie między innymi dzięki inteligentnemu systemowi 4X4. W normalnych warunkach moc jest przekazywana tylko na koła przednie, natomiast dołączany napęd tylnych kół w trudnych warunkach poprawia trąkcyjność i stabilność auta. Gdy zjedziemy autem z asfaltu w teren (niezbyt trudny oczywiście) możemy skorzystać z systemu kontroli zjazdu ze wzniesień HDC, który kontroluje prędkość bez konieczności hamowania, a system HSA wspomagający ruszanie na pochyłościach ułatwia manewry na wzniesieniach bez konieczności wspomagania się hamulcem postojowym. Poczucie kontroli nad samochodem dawał elektronicznie sterowany system wspomagania układu kierowniczego. Model Opla Mokki 1.4 Turbo 140 KM i 1.6 CDTI 136 KM może być wyposażony w nową, 6-biegową przekładnię automatyczną, która dobrze współpracuje z tymi jednostkami napędowymi. Testowana wersja była wyposażona w system Start/Stop, a system ECO Drive Assist sugerował optymalny moment zmiany biegu.

Opel w większości swoich modeli stosuje unikalny system OnStar. Ma go również Mokka. Są to trzy kolorowe przyciski umieszczone na podsufitce, obok lusterka wstecznego oraz karta SIM. OnStar to nasz osobisty opiekun, doradca, asystent, który sprawdzi poziom oleju i ciśnienie w oponach, w razie awarii



wezwie pomoc i zadba o bezpieczeństwo, w podróży zapewni rozrywkę dzieciom i bezbłędnie doprowadzi do dowolnego wybranego celu. System wykorzystuje najnowsze technologie informatyczne i oferuje kilka rozbudowanych, ale prostych

śnięciu jednego przycisku system również wybawi nas z opresji. W każdej chwili możemy również sprawdzić, czy nasz samochód wymaga jakiejś naprawy. Wystarczy nacisnąć przycisk, a konsultant zdalnie powiem nam, czy z naszym autem wszystko jest w porządku. Mobilna aplikacja w naszym telefonie pozwoli nam zdalnie łączyć się z samochodem i będziemy mogli sprawdzić, czy aby na pewno zamknęliśmy samochód. Dzięki tej aplikacji możemy zamknąć

Opel Mokka 1.4 Turbo 4x4

Silnik	R4, 16V Turbo
Pojemność	1364 cm ³
Moc maksymalna	140 KM/ przy 4900-6000 obr./min
Maksymalny moment obr.	200 Nm/1850-4900 obr./min
Prędkość maksymalna	186 km/h
Przyspieszenie 0-100km/h	9,9 sekundy
Skrzynia biegów	manualna, 6 biegów
Napęd	AWD
Zużycie paliwa (wg producenta)	8,3/ 5,1/ 6,3

w obsłudze funkcji. Połączenie 4G LTE: nasz samochód staje się mobilnym punktem dostępowym Wi-Fi, pozwalającym w czasie jazdy korzystać z Internetu nawet siedmiu urządzeniom mobilnym. Koniec z nudą w podróży. Poza tym system pomoże w nagłych wypadkach, bez względu na to jakie kłopoty spotkają nas na drodze. W przypadku aktywacji poduszki powietrznej, OnStar automatycznie wezwie pomoc. Jeżeli przebijemy oponę lub po prostu braknie paliwa, po wci-

(lub otworzyć) drzwi praktycznie z dowolnego miejsca na świecie, sprawdzić ile paliwa zostało w baku, czy wszystkie opony są prawidłowo napompowane oraz czy poziom oleju jest odpowiedni.

Opel Mokka doskonale spisywał się podczas podróżowania w mieście i poza nim, ale bardziej niż jego właściwości jezdne podobały nam się praktyczne, przemyślane i funkcjonalne rozwiązania, design nadwozia, dbałość o detale i bogate wyposażenie. ■

One Man - One Engine.

Each AMG engine is assembled individually and by hand in the AMG Engine Factory.

www.mercedes-amg.com

AMG

DRIVING PERFORMANCE

AMG

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



HISTORYCZNE GRAND PRIX

TEKST I ZDJĘCIA: RAFAŁ BINISZEWSKI



O tym, że brytyjska kultura motoryzacyjna jest na wysokim poziomie to chyba nie trzeba nikogo przekonywać. Jednym z przykładów na ten stan rzeczy mogą być organizowanie licznych seri wyścigowych. I tak np. żeby podtrzymać dawnego ducha walki w Motocyklowych wyścigach Grand Prix stworzono The Lansdowne Classic Series.

W ramach tej serii rozgrywane są 4 różne mistrzostwa. Najliczniejszą grupę stanowią motocykle wyścigowe z silnikami o pojemności do 350 ccm i do 500 cm wyprodukowane do 1963 roku. Dodatkowo jest klasa motocykli wyprodukowanych przed 1954 rokiem i puchar dla jeźdźców powyżej 60 roku życia. Motocykle to albo oryginały albo ich dokładne repliki. Najpopularniejsze marki to Manx Norton i Matchless G50. Bardzo ważne jest zachowanie oryginalności motocykli. Nie trudno wymyśleć, że z częściami jest problem i właściwie wszystkie są dorabiane. Regulamin dopuszcza stosowanie nowoczesnych materiałów do produkcji części pod warunkiem, że będą one wykonane zgodnie „z epoką”. Podobnie wygląda sprawa modyfikacji. Dopuszcza się tylko te zmiany, które są zgodne historycznie. Jedyną współczesną regulacją jest stosowanie przez wszystkich jednego rodzaju opon.

W 2016 roku miłośnicy klasycznych motocykli mają w planie rozegrać siedem rund i to na siedmiu różnych torach. Trochę im zazdroścę. ■

Rajdy 1990

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSLAW RUTKOWSKI

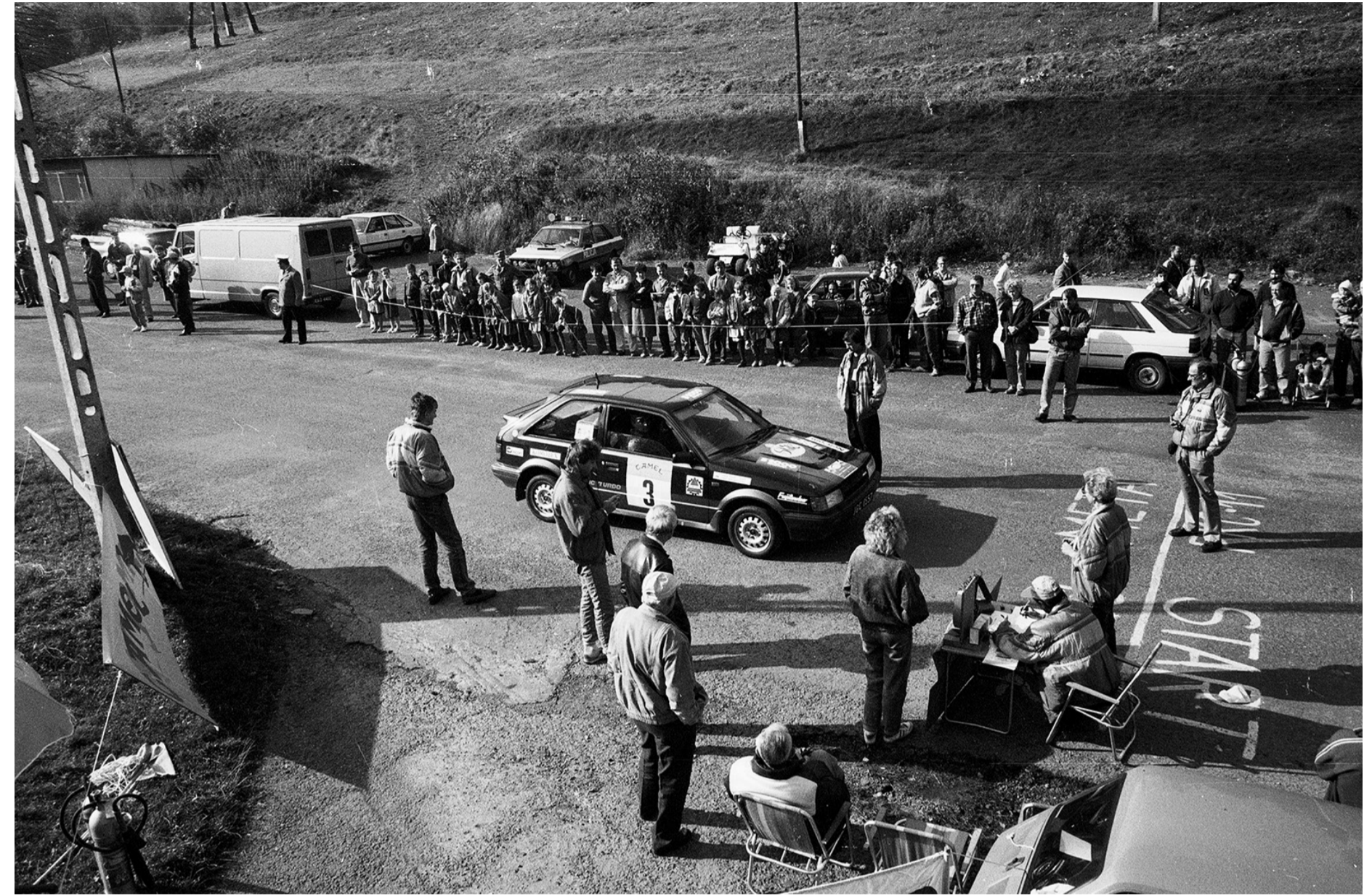
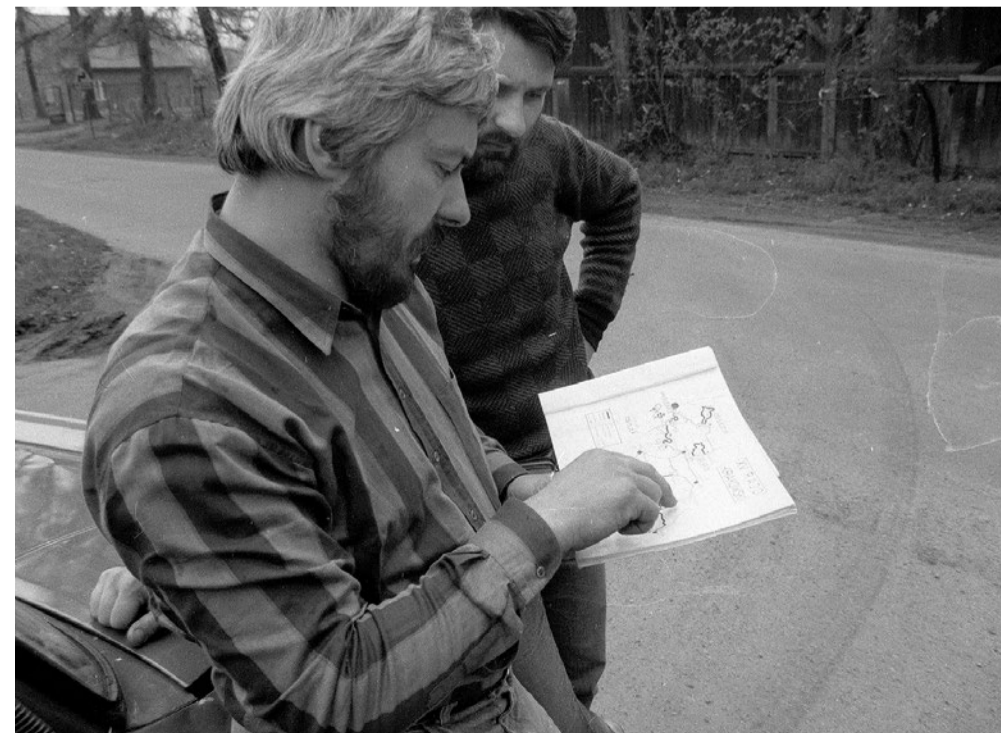
Na przełomie lat 80. i 90. sezon w sportach samochodowych otwierał w lutym Zimowy Rajd Dolnośląski.

START - META
AUTOMOBILNY KLUB SPORTOWY ŚLĄSKA



Rajd Zimowy rozpoczynał się w Polanicy-Zdrój, tam też zlokalizowana była baza zawodów. W ośrodku FWP, już wówczas dość obskurnym, mieszkała większość zawodników, działało Biuro Rajdu i Biuro Prasowe. To ostatnie polegało na tym, że Dyrektor Rajdu (już wówczas tytuł Komandora Rajdu był uznany za niestosowny) pokazywał dziennikarzom miejsce zakwaterowania (łóżko można było sobie wybrać), wręczał

butelkę, czy dwie okowity i biegł wzywany niezliczonymi obowiązkami do ogarniania rozgardiaszu. Wszystko odbywało się w atmosferze dość familiarnej przyprawionej swoistą ekscytacją; wręcz fizycznie wyczuwało się radość ludzi, którzy wyczekiwali rajdu, wyczekiwali spotkania. Było to towarzystwo - zawodnicy, działacze, dziennikarze - znające rajdy od podszewki i kochające je. Zanim zasiedliśmy do biesiady (te dwie butelki



okowity nie dawały spokoju) zdążyliśmy zobaczyć stanowisko serwisowe z Mazdą i serwisówkami Mariana Bublewicza, obok równie czystą rajdówkę Andrzeja Kopera, dalej Renault Bogdana Herinka i chyba Mazdę Mirosława Krachulca. Osobne miejsce zajmowały Polonezy zespołu FSO. Reszta samochodów mieściła się z tyłu ośrodka lub na okolicznych podwórkach. Te też trzeba było zobaczyć, pogadać z kierowcami i mehani-

kami o stanie przygotowań, o trasie, gdzie warto pojechać, a śniegu czy dużo? W 1990 roku śniegu było jak na lekarstwo, tam i siam na trasie łąły lodowe. Gdzie pojechać? Kierowcy podpowiadali co ciekawsze miejsca, tyle że były te miejsca ciekawe dla nich, nie zawsze dla fotografa.

Dziennikarzy przyjeżdżało kilku, ale za to jakich! Grzegorz Chmielewski z radia, Andrzej Karaczun, pisał wtedy chyba dla Życia Warszawy, Wie- →→









siek Grabarczyk, który ogarniał media olsztyńskie, Jerzy Janiewicz i Andrzej Jakubaszek z Przeglądu Sportowego, był też ktoś z wrocławskiego oddziału PAP, no i cieszący się największą estymą Bogusław Koperski z ówczesnego Motoru. Ten specjalistyczny tygodnik wydawany przez Młodzieżową Agencję Wydawniczą (która należała do państwowego koncernu RSW-Prasa, Książka, Ruch) w nakładzie 300 tys. egzemplarzy sprzedawany był „spod lady”. Wieczorna biesiada dziennikarzy trwała krótko, wszyscy

byli nieco „ujechani” podróżą do Polanicy-Zdrój i trzeba było się wyspać. Warunkiem wyspania się było zaśnięcie przed Bogusiem, który znany był zarówno z ogromnej wiedzy o sportach samochodowych, umiejętności pisania o nich, jak również z donośnego chrapania. Wyspać się było trudno również i z tego powodu, że jakoś tak do północy ekipy wspólnie naprawiały stojące pod ośrodkiem Maluchy, potem odbywało się ich testowanie. Głośne! Kiedy skończyli z małymi, brali się za duże Fiaty, które po regulacjach czy napra-

wach też testowali. Też bardzo głośno. Rano wszyscy jechali na odcinku specjalne. Dopiero w kolejnych latach, kiedy centrum dowodzenia znalazło się w „Naszym Domu” wszystkie te uciążliwości zniknęły. Pokoje były jedno-, dwuosobowe, parking odpowiednio dalej, a samochody przed rajdem nie wymagały poważniejszych ingerencji mechaników.

Dziennikarze mieli zawsze duży problem z opisem rajdowych zmagania. No bo taki Zimowy Rajd Dolnośląski w 1990 roku miał 18. odcinków spe- →→



cyjnych. Do rywalizacji stanęło 40. załóg, każdej z nich zdarzały się różne przygody, co najmniej jedna na każdej z prób sportowych, o dojazdówkach nie wspominając. W sumie co najmniej 720 zdarzeń. Które są warte opisania? A w kolejnej rundzie rywalizowano na 16. odcinkach specjalnych, ale za to do walki stanęło 70. załóg. To już mamy do opisania ponad tysiąc przygód. A taki Rajd Polski? To jeszcze więcej. No i warto opowiadać o przygodach, które nie skończyły się widowiskowym „bum”, ale dla zawodników były wielkim przeżyciem. Czasem dosłownie. Teraz jest łatwiej, na każdym zakręcie ktoś robi zdjęcia, ktoś filmuje, wszystko natychmiast trafia do odbiorców i pełnię wiedzy o rajdzie można uzyskać z internetu. Jednak niepowtarzalnej atmosfery zawodów, spojrzenia w oczy kierowcy, zobaczenia na własne oczy jazdy rajdówek na odcinkach specjalnych nie da żaden internet. Fotografie z rajdów, jakie składały się na cykl Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski w roku 1990 jedynie w niewielkim stopniu przybliżają tamten czas. Dziś rajdy zmieniły się bardzo, nie da się już walczyć samochodem seryjnym, wyposażonym jedynie w klatkę bezpieczeństwa. →→



Magia rajdów początku lat dziewięćdziesiątych wciągała w sposób nieodwracalny. Niewiele z tej magii pozostało do dziś. Pytanie czy w miejsce tego, co zniknęło pojawiły się nowe elementy? Oczywiście. Współcześni mistrzowie na trasach wyczyniają sztuki niebywale, samochody, owszem nieporównanie lepsze, ale też i opowanie sztuki dowiezienia wyniku do mety wymaga wielkiego kunsztu. Znacznie trudniejsza jest praca pilotów; trasa jest tajna, opis powstaje w czasie przejazdu zapoznawczego z przepisową prędkością, a czytać trzeba znacznie szybciej niż kiedyś. Do normalnych obciążeń psychicznych dochodzi jeszcze presja ze strony sponsorów, chyba znacznie większa niż przed laty. Czasy kierowców, którzy samodzielnie przygotowywali rajdówkę do zawodów minęły bezpowrotnie. No i opony. Dziesiątki opon; na sucho, na mokro, na deszcz, na śnieg, na szuter, miękkie, twarde, średnie... Nie ma już goniących za załogą serwisówek z nowym kompletem opon i paliwem. O naprawach przy drodze trzeba zapomnieć. Jest bez wątpienia całkiem inaczej. A zarazem jest dokładnie tak samo – liczy się każda sekunda, liczy się kunszt jazdy, liczy się harmonijna współpraca z pilotem, liczy się przygotowanie samochodu, liczy się wyobraźnia, liczy się wynik. I jeszcze praca, talent i... szczęście. Po prostu rajdy. ■

Wydarzenia i rocznice luty 2016

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy



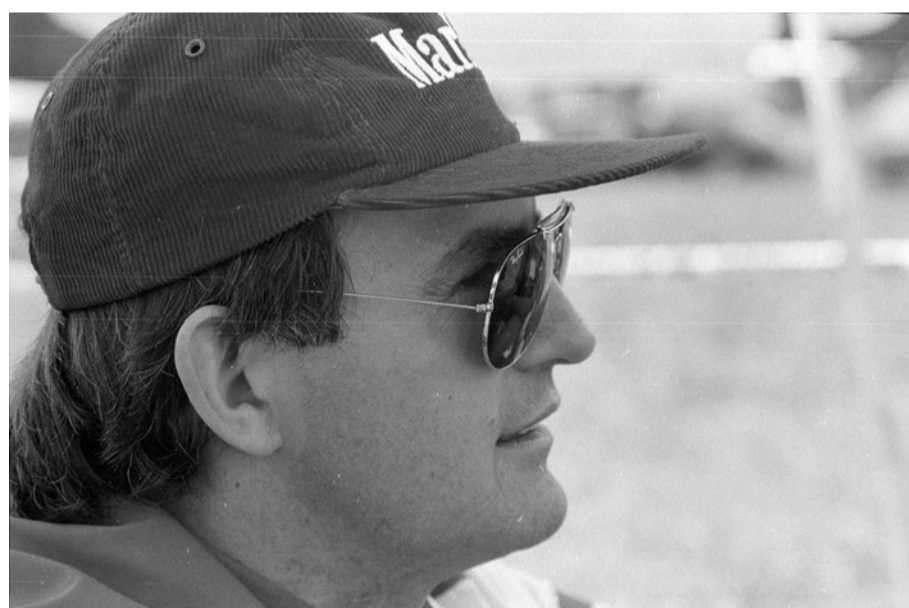
13 lutego minęła 12 rocznica (2004) tragicznej śmierci Janusza Kuliga, jednego z najbardziej utalentowanych i - mimo stosunkowo krótkiej kariery sportowej - najbardziej utytułowanych kierowców w historii polskich rajdów samochodowych. Trzykrotnie wywalczył tytuł rajdowego Mistrza Polski (1997 oraz 2000-01), dwukrotnie był wicemistrzem (1998-99). Zdobył także tytuł wicemistrza Europy (2002), dwukrotnie sięgnął po wicemistrzostwo Europy Centralnej (1998-99) oraz mistrzostwo Słowacji (2001), próbował swoich sił w WRC.

W sezonie 2004, mając wówczas 34 lata, miał rozpocząć nowy etap kariery w barwach zespołu Fiat Auto Poland. W planach była m.in. rywalizacja w ME... Wypadek komunikacyjny na strzeżonym przejeździe kolejowym w Rzeszowie koło Bochni zniweczyły te zamierzenia. Sądząc chociażby z (trwającej do dzisiaj) - wspaniałej kariery sportowej 54-letniego obecnie Krzysztofa Hołowczyca, można domniemywać, że również Janusz Kulig mógł osiągnąć jeszcze niewiarygodnie dużo.

Nieobecność prawdziwie zimowej pogody kompletnie zdewastowała harmonogram Rajdu Szwecji - **11-14 lutego**, drugiej tegorocznej rundy WRC. Brak śniegu, a zwłaszcza mrozu spowodował, że organizator musiał odwołać praktycznie połowę zaplanowanych oesów, zanosilo się wręcz na bojkot imprezy przez zawodników, a lista startowa nieznacznie przekraczająca 50 załóg także nie wprawiła kibiców w zachwyt.

Ostatecznie zawody przeprowadzono (zwyciężył Sebastien Ogier z fabrycznego teamu Volkswagena). Co więcej, mimo innych kandydatur na przeprowadzenie zimowej rundy WRC, Szwedzi zdołali wywalczyć umowę z promotorem cyklu WRC na kolejne trzy lata. Niewykluczone jednak, że będą musieli poszukać nowych oesów, jeszcze bardziej na północ od tegorocznych.

Z kolei **20 lutego** minęła 23 rocznica (1993) śmierci Mariana Bublewicza, rajdowej legendy mającej na koncie 20 tytułów Mistrza Polski, w tym siedem w klasyfikacji generalnej. Ponadto w 1992 roku zdobył wicemistrzostwo Europy, w kolejnym sezonie wpisany przez FIA na tzw. listę priorytetową „A”, czyli najlepszych kierowców rajdowych świata.



Bublewicz zmarł w szpitalu w wyniku odniesionych ran, po wypadku na oesie Orłowiec - Złoty Stok podczas Zimowego Rajdu Dolnośląskiego. Dużo kontrowersji wzbudziła wówczas nieco opieszła akcja ratownicza, co prawdopodobnie dramatycznie zmniejszyło szansę przeżycia 43-letniego kierowcy.

Baja Russsia - Nothern Forest (**20-22 lutego**) rozpocznie tegoroczną rywalizację w Pucharze Świata FIA w rajdach terenowych. Do Karelii (w okolicach granicy z Finlandią) wybierają się także polskie załogi.

KLIMT - muzyczna wędrówka w przestworzach

KATARZYNA ANDRZEJEWSKA-SZUBA

W tym wydaniu zabieramy Was w lekką i piękną wędrówkę po bezkresnych oceanach dźwięku. A to wszystko za sprawą płyty „Genesa” popełnionej przez projekt Klimt.

Gustav Klimt to w swoich czasach równie kontrowersyjny, co odnoszący sukcesy artysta malarz. I nie jest to przypadkowa zbieżność nazwisk. Projekt Klimt, o którym mówimy jest niczym innym, jak muzycznym dopełnieniem tego, co widzimy w obrazach tego wiedeńskiego artysty.

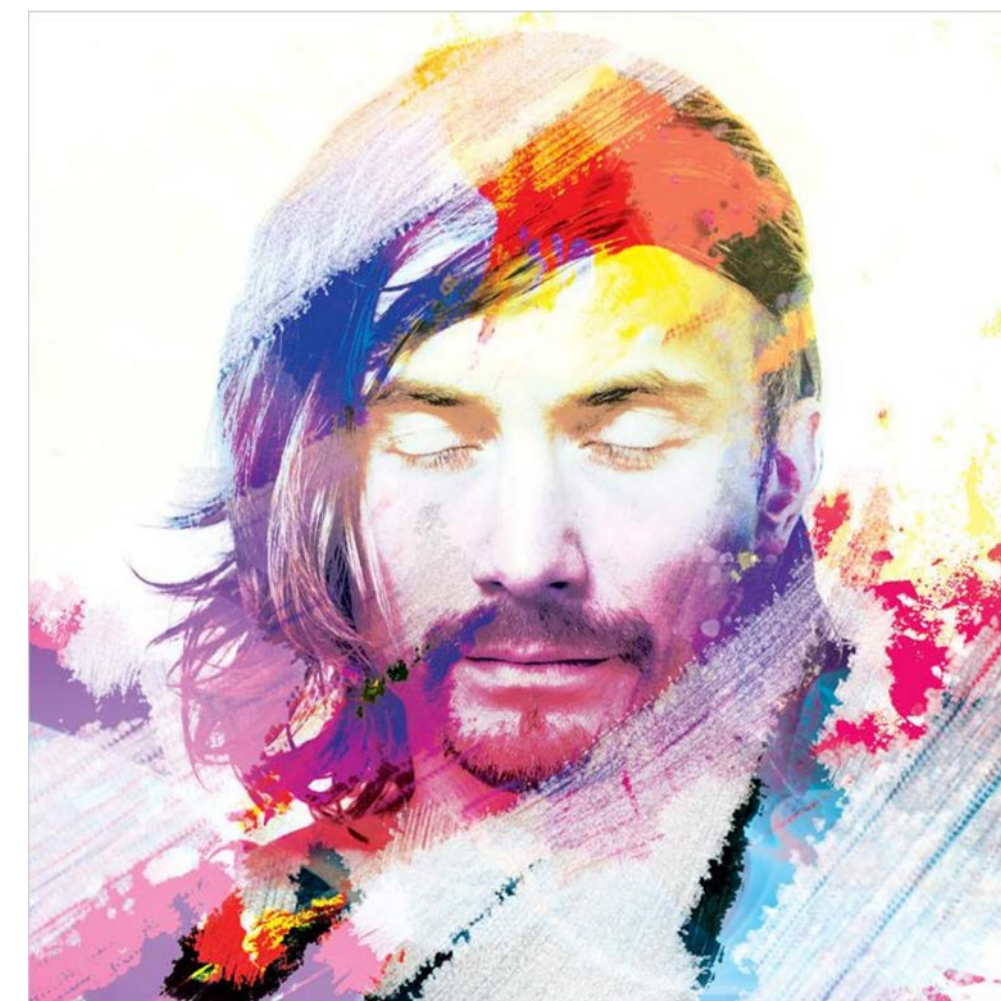
Klimt to projekt Antoniego Budzińskiego (gitarzysta grupy Saluminesia). Artysta ma na koncie trzy albumy „Jesienne odcienie melancholii” (Requiem, 2008), „Agape” (Polskie Radio, 2011) i Genesa (Requiem, 2015). Na tę ostatnią pozycję wydawniczą chcemy zwrócić Waszą uwagę.

Na oficjalnej stronie wydawcy czytamy: „Dominują tu głównie transowe ściany dźwiękowe o onirycznym charakterze. Przekaz płyty został zainspirowany światem snu, jest całkowicie zatopiony w doświadczeniu sennym. Tytuł natomiast odnosi się do pierwotnej kwintesencji ludzkiego umysłu, która w dzisiejszym świecie zamazuje się coraz mocniej i schodzi na plan nieświadomości. Materiał został zmasteringowany przez Toma Meyera (Brian Eno, Nick Cave, David Gray) w hamburskim studiu Master & Servant”

Większość słuchaczy stwierdziłaby, że płytę powinno się słuchać w spokoju, z dala od zgiełku i od całego świata. Zamknąć oczy i odpłynąć. A ja przewrotnie proponuję zupełnie inne okoliczności. Polecam słuchać tej płyty w drodze i w korku. Te nuty, które zebrał i złożył w całość Antoni, przesywają każdy fragment zaciśniętego mięśnia, płyną powoli każdą żyłą i trafiają prosto do

naszego serca i umysłu totalnie je relaksując. Wszystko staje się jaśniejsze, spokojniejsze, żeby nie powiedzieć, wolniejsze. Ja w tych dźwiękach słyszę wiosnę i niesamowitą lekkość. Stojąc na światłach lubię patrzeć na przechodniów, którzy gdzieś się śpieszą i zastanawiać się, dokąd tak pędzą. Lubię patrzeć na kierowców, którzy stoją obok mnie - uśmiecham się wtedy do nich. Lubię myśleć, że zanim ta płyta dobiegnie końca, ja będę już w domu, a zgiełk i rytm dnia po prostu zniknie i nastąpi cisza i spokój.

UWAGA! Płyty nie należy słuchać w samochodzie w długiej trasie, po zmierzchu - grozi omdleniem zmysłów niezbędnych do prowadzenia auta. ■



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, Maciej Rzońca, 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