

iauto magazyn

Numer 08 (16) 2 marca 2016



Riedyś musiało do tego dojść. Autonomiczny samochód spowodował kolizję. Nikomu nic się nie stało, straty są niewielkie, ot zwykła kolizja drogowa. Taka, do jakich dziesiątki i setki razy dochodzi każdego dnia. Niby sprawa błaha, a przecież światowe agencje informację o tym wydarzeniu włączyły do serwisów informacyjnych. Dlaczego? Bo to jednak jest duże wydarzenie. Samochody wyposażone w systemy pozwalające na jazdę bez ingerencji człowieka przejechały - według doniesień Google - setki tysięcy kilometrów bez żadnych incydentów. Zawsze w taki samochodzie jest człowiek gotowy przejąć kierownicę w sytuacji, gdy komputery zawodzą. Co więc stało się tym razem? Kierowca siedzący w samochodzie Googla (tym razem używano Lexusa) nie przejął kierownicy, sądził bowiem, że czujniki, kamery i szereg urządzeń wykonawczych zatrzyma cofający się wolno samochód, liczył też na kierowcę autobusu, który mógł zwolnić i zatrzymać swoje auto lub ominąć autonomicznego Lexusa. Ludzie nie zareagowali. Komputery robiły swoje. No i doszło do stłuczki.



O tym, że do najróżniejszych zdarzeń drogowych z udziałem samochodów autonomicznych będzie dochodziło, wiadomo było od dawna. Tam, gdzie takie samochody są testowane kierowca musi być w samochodzie i musi przejąć na nim pełną kontrolę, aby nie dopuścić do wypadku. Czasem nie zdąży, czasem się zagapi... Rodzi się szereg problemów i pytań dotyczących odpowiedzialności za straty materialne. A co, gdy w wypadku ucierpią ludzie? Jak do sprawy podejść firmy ubezpieczeniowe?

Komputer może się zawiesić, w oprogramowaniu może znaleźć się błąd, o możliwości przejęcia kontroli nad samochodem w celach przestępczych lepiej nie myśleć...

Szerokiej drogi



Wydarzenia

Genewa - str. 4

Car of the Year - str. 20



Babskie gadanie

Salon mody samochodowej - str. 22



Prezentacje

Pani Przygoda - str. 26

SsangYong w Genewie - str. 30



Eksploatacja

Zawieszenie - str. 32

Wydarzenia

Motocykle - co, gdzie, kiedy - str. 34

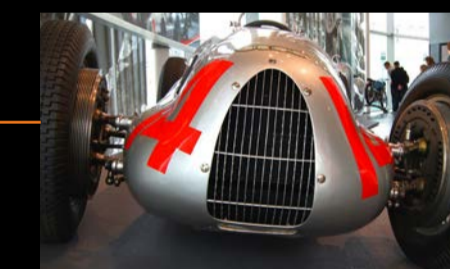
Wywiad

Rozmowa z Andrzejem Wodzińskim - str. 38



Historia

Pierścienie z bliska cd. - str. 46



Muzyka

Thesis - str. 54



Kalendarium

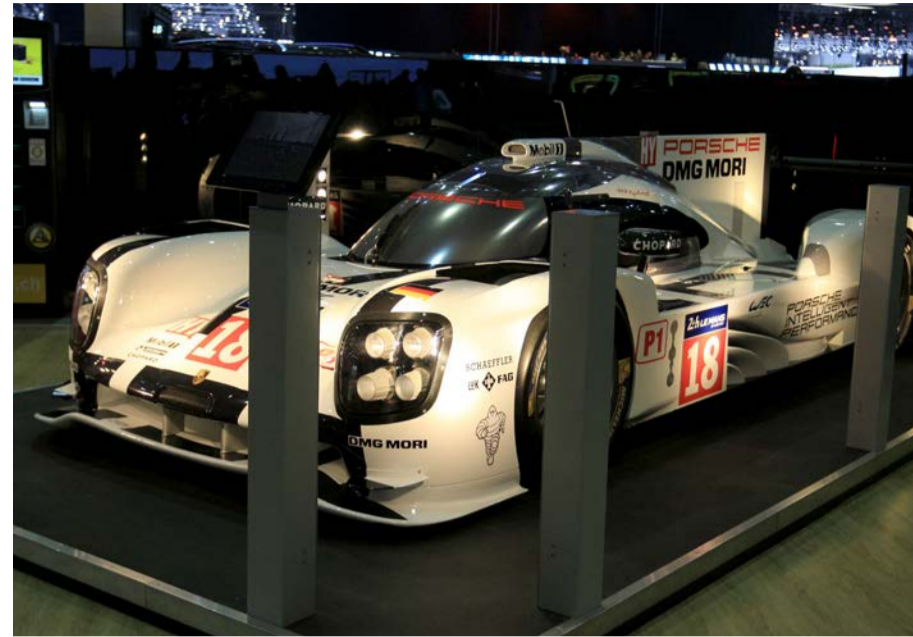
Wydarzenia i rocznice - str. 56

GENEWA 2016

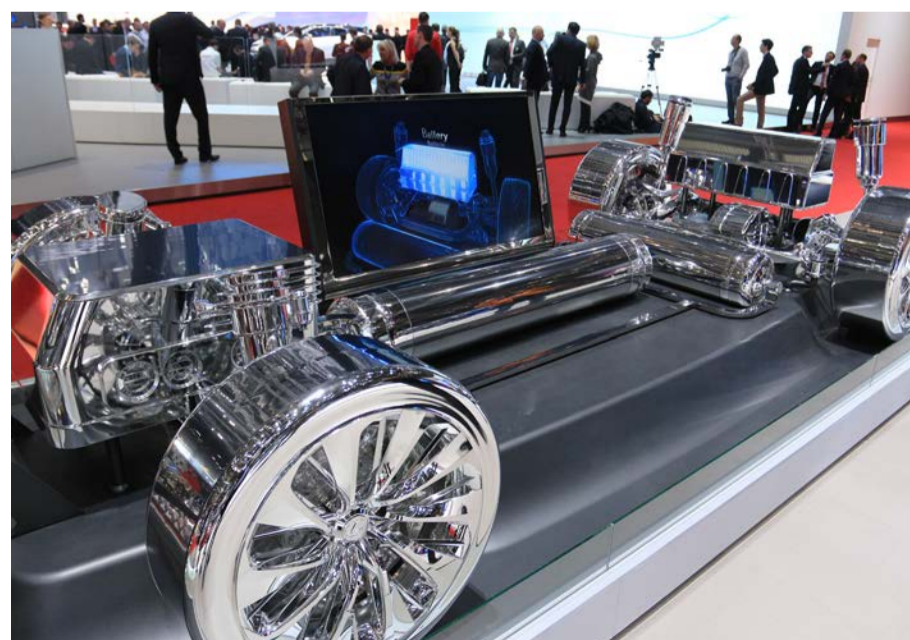
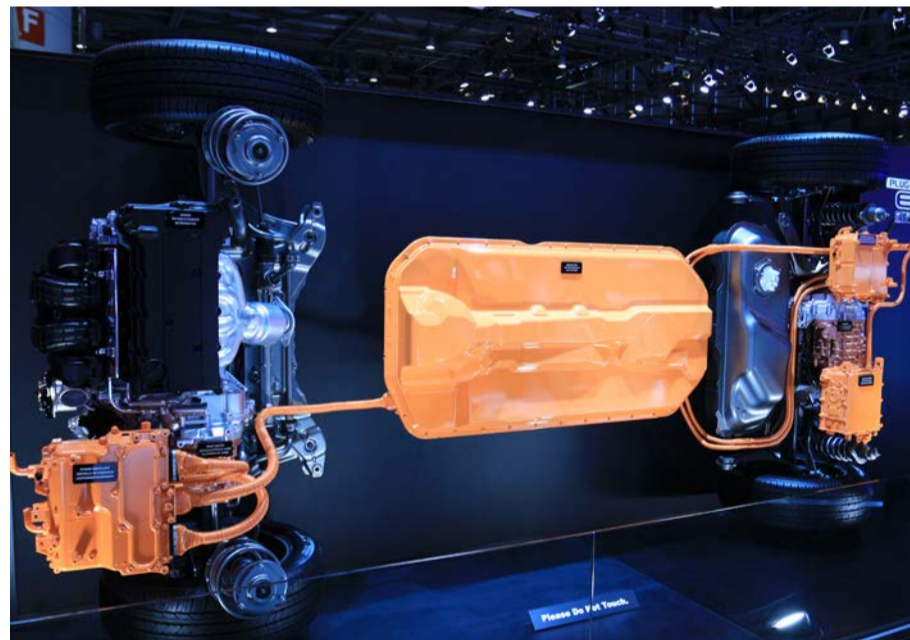
TEKST I ZDJĘCIA: JERZY DYSZY

Mówią, że to najlepszy salon motoryzacyjny, bo można go ogarnąć w kilka godzin. Jest dość ciasno, jednak cały zespół głównych hal wystawowych (nie licząc akcesoriów i serwisu), w którym mieści się wszystko, co ważne w tej połowie sezonu w europejskiej motoryzacji, ma długość nie większą niż 300 metrów, szerokość mniejszą niż 100 metrów, a wszystko się pod jednym dachem. A więc spróbujmy przebiec przez to sprintem.

Pierwsze wrażenia: wszyscy pokazują, co mają (według swojego mniemania) najlepszego i najnowocześniejszego, ale też jak tylko mogą nawiązują do tradycji. Musiało jednak zajść jakieś nieporozumienie. W większości stoisk, od wielkich koncernów do nieznanymi mikrofirm, ekspozycja opiera się na prezentacji osiągnięć w kwestii samochodów elektrycznych, zelektryfikowanych (z ogniwami paliwowymi), lub tylko hybrydowych. Wydaje się, że to jest najważniejsza rzecz dla całego przemysłu motoryzacyjnego, tymczasem przy obecnych, niskich cenach ropy naftowej to raczej wielka ściema. Samochody elektryczne są drogie i nieefektywne, a przynajmniej kłopotliwe w eksploatacji. Prawda, może je zaprojektować i produkować prawie każdy, ale po co? Może lokalnie emitują niewiele zanieczyszczeń, ale przecież tylko lokalnie, a poza tym za te pieniądze? Mimo to prawie wszystkie stoiska ozdobione są takimi lub podobnymi ekspozycjami, obrazującymi budowę elektrycznego układu napędowego. Tutaj – dwusilnikowe Mitsubishi i stylizacja mechanizmów Lexusa, ale wszędzie wygląda to bardzo podobnie. Ogólnie – dziwne



i jedyne co tłumaczy ten trend, to chyba tylko to, że czas przygotowania tych propozycji był liczony w latach, zaś takiego spadku cen ropy nikt nie przewidział. Z drugiej strony salon pozwala zaobserwować wręcz zalew supersamochodów i aut luksusowych z wielkimi, mocnymi silnikami, co dowodzi, że warto obstawiać nie tylko jednego konia. I jest niemało odniesień sportowych, z tym, że współczesny wielki sport samochodowy to już przeważnie również hybrydy...



A klasyczne tanie marki? Też się pojawiają, jednakowoż takie np. Tata jakby mało kogo interesowało. Co ciekawe – amerykańskie muscle-cary, czyli siedlisko amerykańskiego (nienajlepszego) gustu, również nie były bardzo mocno oblegane, przynajmniej przez dziennikarzy.



Co innego stoisko Porsche. Bezpośrednie nawiązania do historii i... nowe modele, jak zwykle „prawie takie same” jak ich przodkowie. Porsche opiera się na rodzinie 911 i wie jak z tego korzystać.





Inna salonowa ciekawostka. Poważne firmy (nie tylko niemieckie), sporo uwagi przykładają do tłumaczenia swoich osiągnięć technicznych. Jak to jest zbudowane, dlaczego tak mało pali a jednak szybko jeździ itd. itd. Kogo to obchodzi? Okazuje się, że wielu ludzi. Zresztą dobrze byłoby zorganizować na taki salon wycieczki uczniów techników samochodowych i nawet studentów odpowiednich wydziałów politechnik. Wielu przekonało by się, co ich w uczelniach omija. Bo omija ich bardzo wiele. Na zdjęciu (7426) szkolenie jaie japoński specjalista daje pewnej pani z konstrukcji silnika Audi. Bez żartów, sesja szkoleniowa (z detalami) trwała ok. 15 minut.



Przejdźmy do najważniejszego podczas salonów motoryzacyjnych – do premier. Było ich sporo, w końcu jeżeli zmienia się kształt reflektorów, to też premiera. A nowy samochód (Audi Q2, czyli mały SUV-ik), to duża premiera.



Mimo że nowa wersja Bentleya czy Rolls Royce-a to kwestia raczej niszowa, takie prezentacje budzą również duże zainteresowanie.





No i supersamochody, np. Koenigsegg, czy piękne nawiązanie firmy Touring Superleggera do historycznej wyścigowej Alfey Disco Volante.



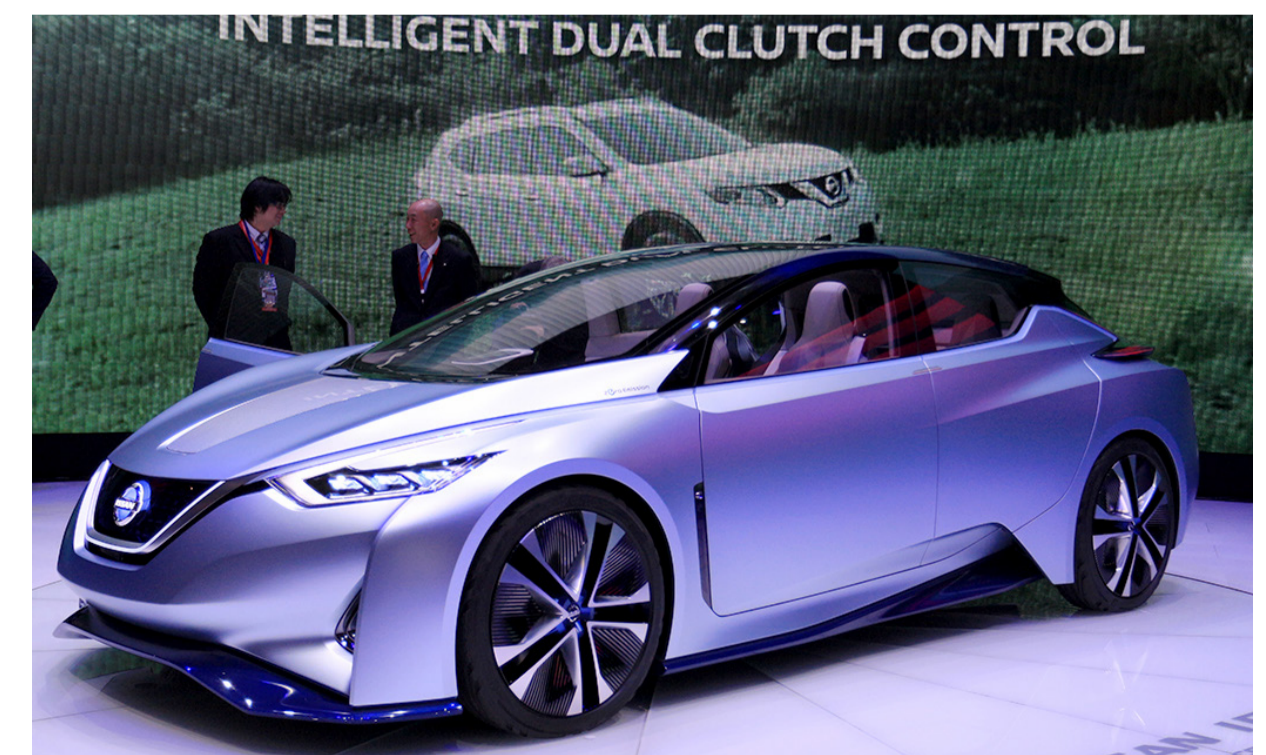
Obok – Volkswagen, który chwali się przede wszystkim małym zużyciem energii. Ale wśród ekologicznej techniki jest też ładny projekt kabrioletu Breeze.



A co u Subaru? Tu zaskoczenie – trochę mniej prezentacji Symmetrical AWD i Boxera, a centralnym punktem ekspozycji jest nowa koncepcja XV, czyli rozwiązania stylizacyjnego SUV-a przyszłości. W tej firmie to zaskakujące.



Zresztą stylizacja to główny punkt programu w wielu miejscach. Na przykład mały Opel bez szyb. To oczywiście tylko złudzenie.



Jeżeli szukamy najładniejszego samochodu tegorocznego salonu, to u Nissana chyba go nie znajdziemy. Z tym konceptem (technicznie supernowoczesnym) chyba trochę przesadzili.



W stoisku Renault wiele samochodów, które już znamy i gwiazda ekspozycji – nowy Scenic, którego poznamy tak naprawdę może pod koniec roku. A więc jakaś prawdziwa nowość, przy tym produkcyjna i na oko całkiem rozsądna. A poza tym sporo sportu, przy tym elektrycznego lub hybrydowego.



Natomiast u Hondy jest nowa NSX. I to jest jeden z ładniejszych samochodów salonu, chociaż znowu, z koncepcją nowej Civic, nie każdy się zgodzi.

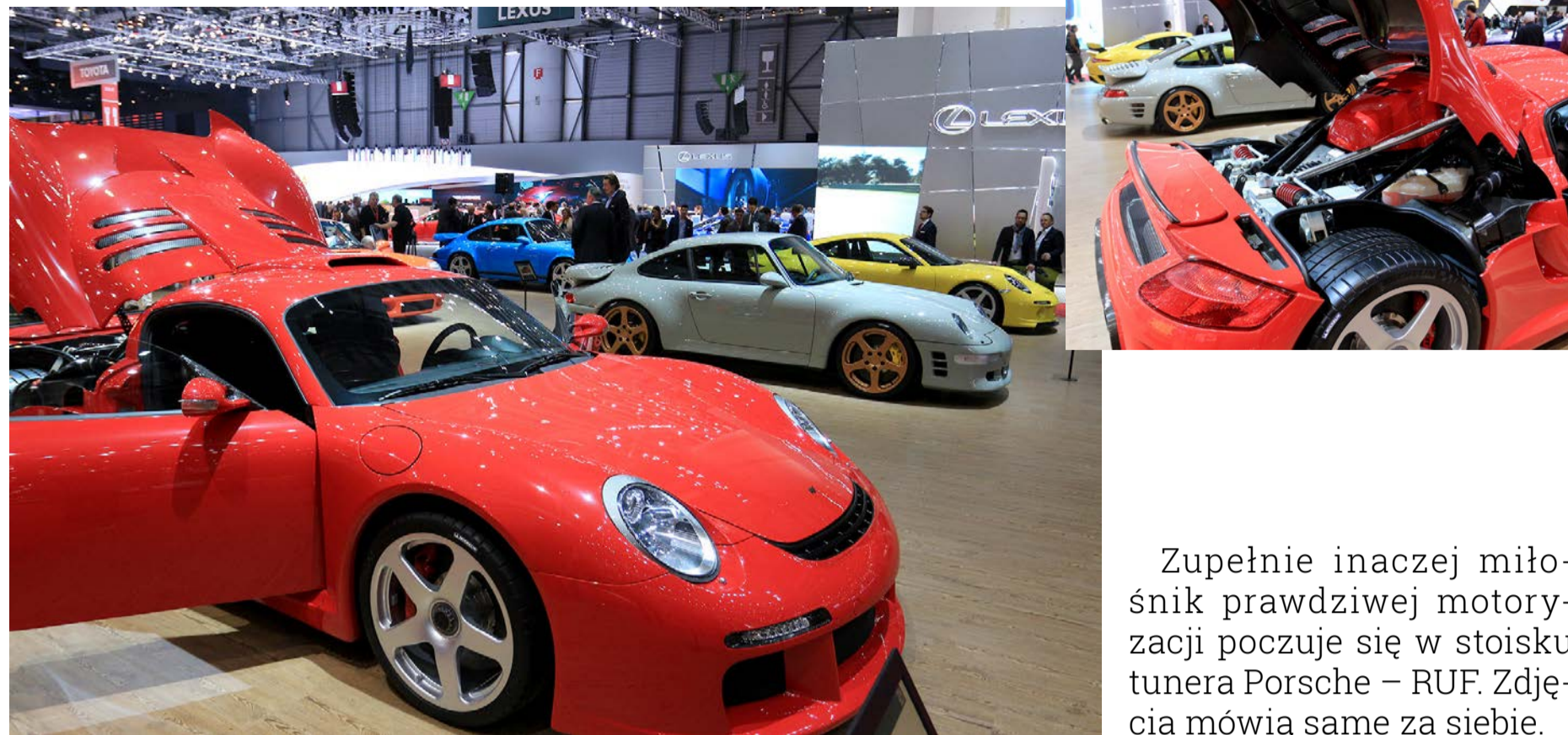


Przejdźmy zatem do Tesli. Nowa propozycja elektrycznego minivana był obiegana tak, że chwilami trudno się dopchnąć. Ale udało się – stylizacja wydaje się spokojna, ale jak to jest zbudowane? Elektryczny napęd z tyłu, z przodu sterowniki, po środku, „w podłodze”, mnóstwo baterii. Czyli tak jak wszystkie samochody elektryczne. Trzeba jednak przyznać, że bagażnik nie jest załadowany elektroniką, a owe mnóstwo baterii pozwala jakiś czas pojeździć. Z taką sobie szybkością, bo jeżeli szybciej, to mogą być kłopoty z brakiem paliwa.

Co się nam najbardziej podobało. Z dziwnych ciekawostek – Toyota Kikai, czyli koncepcyjny samochód w stylizacji „naked” - z mechanizmami na wierzchu. Zapewne nieprodukcyjny, ale przynajmniej nie hybryda i dopuszczony do ruchu. Natomiast Toyota C-HR, czyli „tworzący nową

jakość” samochód niby sportowy, ale podniesiony – jest jakiś taki przestylizowany. Obejrzeć można, ale żeby tym jeździć na co dzień? No i uwaga – teraz chyba już wszystkie Toyoty mogą być hybrydami. Albo prawie wszystkie. tak zresztą jak Lexusy.





Zupełnie inaczej miłośnik prawdziwej motoryzacji poczuje się w stoisku tunera Porsche – RUF. Zdjęcia mówią same za siebie.



Niedaleko – kolejna rzecz warta uwagi. Mały brytyjski producent sportowych samochodów (z toru wyścigowego na ulicę, brzmi hasło), zaprezentował chyba najbrzydszy samochód salonu. Czyżby zaakceptowano rysunki nadwozia zdolnego dziecka z sąsiedztwa? Co innego, gdy chodzi o prototyp sportowej Mazdy.



Ale... jednym z najładniejszych produkcyjnych samochodów salonu będzie bez wątpienia Fiat 124 Spider. Ten nowy, nawiązujący do oryginalnego, zaprojektowanego przez Toma Tjaardę van Starckenberg, czyli wcale nie Włocha tylko Amerykano/Holendra. Zrobiono to w sposób prawie idealny, z wyjątkiem może nieco wieśniackich, świecących obwódek lamp.



Nie tylko Włosi nawiązują do swojej historii motoryzacji. Także Amerykanie. Ktoś powie – po co w takim razie pokazują nowe modele?



Może warto natomiast obejrzeć nowe wersje McLarenów. No dobrze, a Volvo? Jest nowe V90, jest i prawie sześćdziesięcioletni pierwowzór P 1800ES. Podobieństwo da się zauważyć.



I wreszcie coś normalnego – nowy Peugeot 2008 czyli malutki minivan. Wydaje się całkiem w porządku. Ale i oni zelektrycznieli. 308R hybrid, a obok obowiązkowy widok podwozia i układu elektrycznego.



Dla kontrastu – może drugi najbrzydszy samochód salonu, czyli zmontowany przez firmę Magna Steyr samochód sportowy. Może dobrze, że Magna produkuje części i zespoły, a nie całe auta.



Niedaleko kolejny przykład sięgania do tradycji. Nawet nie trzeba mówić jaka firma i jakie samochody...



A cóż to takiego? Część silników elektrycznych samochodu (oczywiście elektrycznego) firmy Rimac Concept One. To najszybciej przyspieszający do 100 km/h samochód salonu (2,6 s), lepszy pod tym względem nawet od nowego Bugatti z silnikiem o mocy 1500 KM. W przyszłości napiszemy o tym Concept One, nie tylko dlatego że jest tak szybki, ale też dlatego, że jest Chorwacki.



Teraz coś normalniejszego (czy na pewno?) Nowa Klasa E Mercedesa. Czy taksówkarze się ucieszą?



A tutaj nóż w plecy Toyoty, a może i Volkswagena. Kia Optima kombi. Specjalnie na zamówienie Europejczyków.

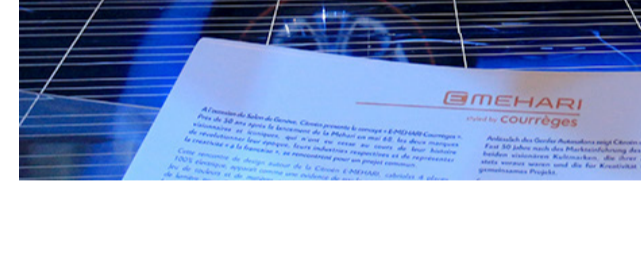


Żeby nie było zbyt normalnie, jeden z konceptów DS czyli Citroena.

A dla kontrastu – niezwykle eleganckie coupe od Infiniti.



A wreszcie ciekawostka, ale sympatyczna. Citroen mehari w specjalnej stylizacji. Jest też wersja elektryczna, oczywiście.



No i na koniec – szwajcarskie ekologiczne dzieci teraz bawia się elektrycznością (dawniej bawiły się gazem CNG).



TEKST: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWISY PRASOWE

W branży motoryzacyjnej każdego roku ogłaszanych jest mnóstwo, mniej lub bardziej prestiżowych, konkursów, rankingów czy plebiscytów. Do najbardziej cenionych w Europie należy konkurs „Car of the Year” (Samochód Roku), w którym jurorami są dziennikarze motoryzacyjni, a wybierają spośród kilkudziesięciu nowych modeli, które pojawiły się na rynku w ciągu minionego roku.

Zdobycie tytułu Car of the Year oznacza dla producenta auta doskonałą reklamę i prestiż, a dla potencjalnych klientów jest – obok gwiazdek bezpieczeństwa przyznawanych przez organizację NCAP – znakomitą pomocą w wyborze nowego samochodu. Od 2012 roku wyniki najnowszego rankingi CotY ogłaszane są podczas dnia prasowego Salonu Samochodowego w Genewie. Tak też stało się i teraz...

Auta zgłaszane do konkursu muszą być oferowane przynajmniej w pięciu krajach europejskich i mieć sprzedaż co najmniej 5 tys sztuk. Kryteria nie są więc specjalnie wygórowane. Spośród tych zgłoszonych nowych modeli jury wybiera siedem z nich. I tak, do ścisłego finału CotY 2016 dostały się (w alfabetycznej kolejności): Audi A4, BMW 7 Series, Jaguar XE, Mazda MX-5, Opel/Vauxhall Astra, Skoda Superb oraz Volvo XC90.



Ostateczne głosowanie odbywa się w ten sposób: każdy z jurorów otrzymuje pułę 25 punktów. Musi nimi obdzielić nie mniej niż pięć aut, faworyt może dostać maksymalnie 10 punktów, ponadto najwyższą ocenę może dostać tylko jeden kandydat. Jak więc widać, reguły są proste, a wynik głosowania można uznać za rzetelną wypadkową odczuć wszystkich jurorów. Sędziowie biorą pod uwagę przede wszystkim bezpieczeństwo auta, jego design, wyposażenie, właściwości jezdne, a także jego cenę i koszty eksploatacji. Z tego względu do finału z reguły nie trafiają luksusowe i drogie limuzyny, ale bardziej popularne modele, chociaż w historii CoyT zdarzały się również dosyć kontrowersyjne wybory.

W skład tegorocznego jury weszło 58 dziennikarzy w 22 krajów Europy, wśród nich Wojciech Sierpowski oraz Maciej Ziemek. Poszczególne państwa reprezentuje od 1 do 6 przedstawicieli. Najliczniej (po 6 osób) reprezentowane są Wlk. Brytania, Niemcy, Francja, Włochy i Hiszpania. To najbardziej „chłonne” motoryzacyjne rynki w Europie i może z tego powodu 30 dziennikarzy z tych państw mają do spółki więcej punktów do rozdzielenia, czyli więcej do powiedzenia niż 28 reprezentantów 17 pozostałych krajów...

Na trzecim miejscu podium CotY 2016 znalazła się Mazda MX-5, która zdobyła 202 punkty, w tym 13 „dziesiątek”. 294 punktów (w tym 11 najwyższych ocen) trafiło na konto Volvo XC90. And the winner is... Opel/Vauxhall Astra V. Ale, walka o tytuł była w tym roku wyjątkowo wyrównana. Zwycięska, produkowana w Gliwicach Astra, otrzymała 309 punktów (ale też zdecydowanie najwięcej, bo 24 „dziesiątek”). Tak więc, bardzo wysoko z naprawdę niewielką różnicą ocenione zostały dwa bardzo odmienne pod wieloma względami auta...

Tytuł Car of the Year trafił do Opla po raz piąty. Rekordzistą pod tym względem jest Fiat (dziewięć tytułów), Renault zdobyło takie uznanie sześciokrotnie, Ford pięć razy, Peugeot oraz Volkswagen po cztery.



Genewa Motor Show 2016

Wiosenny salon mody... samochodowej

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: JERZY DYSZY

Międzynarodowy Salon Samochodowy, który co roku odbywa się w Genewie to wydarzenie znaczące, taki wyjątkowy pokaz mody. Odbywają się tam światowe i europejskie premiery samochodów, dowiadujemy się o nowych strategiach motoryzacyjnych koncernów, poznajemy tendencje w motoryzacyjnej modzie na najbliższe lata. Nam salon samochodowy w Genewie, kojarzy się z najbardziej prestiżowymi i znanymi imprezami miodowymi na świecie.

Motoryzacja i moda to dwa światy, które coraz bardziej się przenikają. I kreacje, i samochody wywołują te same emocje: prowadzić dopracowany w detalach samochód, to tak jak nosić ubranie sygnowane metką znanego projektanta. Konstruktorzy aut projektują na przykład odgłos jaki powinny wydawać otwierane w aucie drzwi, podobnie stylistka rozważa kształt guzików czy rodzaj ściegu w projektowanym płaszczu. Atmosfera i oprawa pokazów mody jest taka sama jaka towarzyszy prezentacji najnowszych modeli samochodów. Uroczyste i szumne premiery nowych aut do złudzenia przypominają atmosferę wielkich pokazów mody w Nowym Jorku, Paryżu czy Mediolanie. Ogłuszająca muzyka, światła, nietypowe aranżacje stoisk i jeszcze bardziej niesamowite samochody, sławy ze świata motoryzacji. I tłumy zwiedzających. Co godzinę odbywają się pokazy aut, które odsłaniane są w towarzystwie najważniejszych osób w motoryzacyjnym świecie.



Tak jak domy mody prezentują zarówno kolekcje pret-a porter i haute couture, tak na targach motoryzacyjnych producenci, obok samochodów przeznaczonych do produkcji seryjnej, przedstawiają pojazdy studialne, wyraz marzeń i możliwości ich projektantów i koncernów.

Nie zawsze kolekcja ubrań zostanie zaakceptowana i będzie sukcesem. Warto zdawać sobie sprawę, że projektowanie aut to także kaskaderskie wyzwanie: trudno przewidzieć, co spodoba się nam za cztery pięć lat. Wygra ten, kto celniej trafi w upodobania i styl życia przyszłych użytkowników pojazdów. I choć niektóre samochody prezentowane na salonie motoryzacyjnym w Genewie wydają się jedynie rojeniami pro-



jektantów, zbyt śmiały, by zostały zaakceptowane, ich przyszłość zależy jednak od nas, naszej oceny i zainteresowania. Tak więc samochodowi styliści prezentują w pojazdach prototypowych futurystyczne i wymyślne kształty karoserii, wyrafinowane detale oraz najnowsze tworzywa i materiały. Pojazdy studialne to kreacje nie zawsze komfortowe i funkcjonalne, ale zwracające uwagę, szokujące. Samochody zadziwiają nie tylko kształtami, ale możliwościami, jakie rodzi rozwój elektroniki i teleinformatyki. Zamiast tradycyjnej deski rozdzielczej coraz częściej spotykamy ekrany, a auto nie tylko reaguje na głos, ale również werbalnie kontaktuje się z otoczeniem. Takie pojazdy, w pojedynczych egzemplarzach, podobnie jak kreacje wielkich projektantów, trafią do najbogatszych tego świata. Natomiast te dzieła motoryzacyjnej sztuki, które zyskają aprobatę szerszego ogółu, będą w przyszłości realizowane.

W tym roku koncepcja auta przyszłości znacznie odbiega od tradycyjnego pojęcia samochodu, jest raczej wyrafinowaną i wysmakowaną kreacją skrojoną na naszą miarę. Projektanci zdają sobie sprawę, że pojazd, którym co rano uda-

jemy się do pracy, jest częścią naszego stroju i nie może być zwykły, anonimowy. Pojazd trzeciego tysiąclecia to kreacja dostosowana także do naszych potrzeb i indywidualnych upodobań. Projektanci i konstruktorzy czasem wiele tygodni zastanawiają się nad wyrafinowanymi kolorami karoserii, kokietyjnym kształtem klamek i pokręteł, wymyślają liczne schowki i półeczki, oferują wspaniałe wykończenie kokpitu i dodają techniczne udogodnienia.



Tak jak w świecie mody obowiązuje kult młodości, tak samochody, co kilka lat przechodzą kuracje odmładzające czyli face liftingi (co ciekawe, tak określa się nie tylko zmianę „twarzy” auta, ale także jego tyłu lub wnętrza). Jedną z tendencji przy projektowaniu samochodów jest dążenie, by maksymalnie zmniejszyć wagę samochodu. Natomiast projektanci mody zawsze chcieli kobietę jak najbardziej rozebrać... Zgodnie z tendencjami tegorocznej „szmacianej” mody, wewnątrz aut wiele jest połyskliwych i metalicznych dodatków lub tworzywa imitującego szkło. Nagromadzenie elementów aluminiowych sprawia, że wnętrze pojazdu emanuje technicznym chłodem lub kosmicznym blaskiem.

I tak, jak we współczesnej modzie nie ma dominującej konwencji, a formalnej elegancji z przeszłości przeciwstawia się swobodny i zróżnicowany sposób ubierania się, tak podobnie jest w motoryzacji. Obok klasycznej limuzyny jest wiele innych linii nadwozia: kabrioletów, samo-

chodów miejskich, aut sportowych i terenowych, minivanów i vanów. Coraz bardziej na topie są samochody typu crossovery czyli pojazdy łączące cechy różnych aut. Tak powszechna moda na sportowy styl życia i bycia obowiązuje również przy projektowaniu samochodów - najczęściej prototypów to połączenie sportowej linii nadwozia i elementów wnętrza z przestronnością i użytecznością kombi. Doskonale przystają do tego, co dzieje się obecnie w modzie: szyfonowa spódnica do skórzanej kurtki, koronkowy top i wojskowe wdzianko, szpilki i dresowe spodnie.

Auto obecnie to małe dzieło sztuki, dopracowana w detalach kreacja. I to było widać w Genewie. I nam się to bardzo podobało. Także dlatego, że to my coraz częściej decydujemy o wyborze marki i modelu samochodu, a badania marketingowe i wyniki sprzedaży wskazują, że to właśnie kobiety łatwiej akceptują ekstrawagancki styl pojazdu, jego niebanalny wygląd i nietypowe rozwiązania. ■




POWER FACTORY




- Eventy motoryzacyjne
- Szkola jazdy
- Budowa i serwis aut sportowych
- Tuning, oklejanie



- Serwis samochodowy
- przeglądy, naprawy
- diagnostyka komputerowa
- klimatyzacja, wulkanizacja



ul. Jagielska 42E Warszawa
tel 885 90 70 70
powerfactory.waw.pl
facebook.com/POWERFACTORY/

pani Przygoda

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: TOYOTA

Wszyscy producenci mają w ofercie samochód w kategorii Sport Utility Vehicle. Takie auta mają sporo zalet, są przestronne, bezpieczne, komfortowe i dość prestiżowe. I wszystkie wyglądają tak, jak chciałby być postrzegany ich właściciel – poważnie i budzące zaufanie. Można

wymieniać szereg zalet SUV-ów, ale większość z nich jedynie udaje coś, czym nie są. Udają auta terenowe, a przecież w poważniejszym terenie sobie radzą słabo. Poza nielicznymi wyjątkami. Na przykład taka Toyota Land Cruiser. W zasadzie powinna już być na emeryturze, wszak narodziła się

1951 roku, więc wiek stosowny. Jednak kilkanaście poważnych operacji wszczepiania nowych organów sprawiło, że wygląda młodo i sprawna jest bardziej jeszcze niż przed laty. Dzięki inżynierskim zabiegom odmładzającym jest samochodem w pełni współczesnym, udało się jednak zachować pier- →→



Mało sensownie na zatłoczonych ulicach miast wyglądają się wielkie SUV-y. Zaparkować takim wielkoludem trudno, zmieścić się w ciasnych zakrętach na parkingach też niełatwo. Co prawda niestraszne im krawężniki czy zapadnięte studzienki kanalizacyjne, ale te przeszkody raczej nie są powodem mody na takie właśnie auta. Może jakieś wyprawy, poszukiwanie przygody gdzieś na odludziu?



wotne geny prawdziwej terenówki. Zgodnie z obowiązującymi regułami konstruowania układ napędowy i zmienna charakterystyka zawieszenia sterowane są elektronicznie, silniki zapewniają moment obrotowy, który za pośrednictwem manualnej lub automatycznej skrzyni powinien wystarczyć w trud-

nych sytuacjach. Auto jest wytrzymałe i odporne na poczynania średnio doświadczonego kierowcy, wybacza większość błędów, natomiast w rękach wytrawnego podróżnika staje się niezawodnym narzędziem globtroterów i wszelkich wypraw począwszy od tropików, na Syberii skończywszy.

Pierwszym samochodem terenowym tej marki była Toyota BJ (rok 1951), zbudowana na podwoziu lekkiej ciężarówki, z benzynowym silnikiem o pojemności 3386 cm³. Pierwszy test polegał na wjeździe na górę Fuji. To był spory wyczyn, który przyniósł zamówienia z policji i innych służb państwowych. Od 1954 roku terenówka Toyoty nazywa się Land Cruiser. To był początek legendy, którą w pełni rozbudowała cała gama odmian samochodu budowana od 1960 roku pod nazwą Land Cruiser serii J4. Przez ćwierć wieku w najbardziej odległych zakątkach ziemi można było spotkać Toyoty znakomicie radzące sobie na drogach, bezdrożach, w dżungli i na rozległych sawannach.

Cechą wspólną wszystkich, spośród 13 serii Land Cruisera jest ich konstrukcja ramowa, trwałe i niezawodny napęd



na wszystkie koła i reduktor. Czyli to, co sprawia, iż samochód jest prawdziwie terenowy. Samochody oferowane są w jednej z trzech zasadniczych linii samochodów: proste i użytkowe, wygodne SUV-y do jazdy codziennej i rekreacji oraz duże, luksusowe i komfortowe

kombi. Wszystkie odmiany Land Cruisera pokazują na co je stać dopiero wtedy, kiedy zjeżdżamy z polnych dróg na grząskie łąki lub piaszczyste diuny i barchany. A najlepiej przedzierać się po bezdrożach Malezji, zwiedzać pustacie w Australii lub szukać źródła Nilu w Afryce. Oczywiście

na asfaltowych nawierzchniach jeździ się dobrze, komfortowo i szybko, ale frajdy z tego wielkiej nie ma. To jest ten rodzaj samochodu, który nie wymaga intensywnych działań promocyjnych. Przeznaczony raczej dla osób zawodowo przemierzających bardziej czy mniej dzikie ostępy, a profesjonalni podróżnicy doskonale znają jego cechy i możliwości. Dotychczas sprzedano ponad sześć milionów Land Cruiserów. Ostatnia odmiana Land Cruisera pokazana została dwa lata temu.

Ceny Land Cruisera 150 rozpoczynają się od 189 tys. zł w przypadku wersji trzydrzwiowej i 199 tys. zł. z nadwoziem pięciodrzwiowym, wybierając dodatkowe wyposażenie osiągnąć można kwotę zbliżoną do 300 tys. zł. W przypadku tego samochodu są to dobrze wydane pieniądze. ■



SsangYong w Genewie



TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SSANGYONG

W Genewie nowych premier było wiele, niektóre spektakularne, inne nie tak wyjątkowe i huczne, ale równie ciekawe. Do tych drugich należą premierowe pokazy samochodów na stoisku SsangYonga. Swój międzynarodowy debiut miał kompaktowy SUV o nazwie XLV oraz oryginalny samochód koncepcyjny SIV-2.

SUV-y lubimy już od kilku lat, świadczą o tym wyniki sprzedaży tego typu aut. Każda firma stara się więc mieć w swojej ofercie mniejsze i większe modele

SUV-ów. SsangYong XLV jako samochód koncepcyjny zaprezentowany we Frankfurcie ubiegłego roku otrzymał bardzo dobre opinie i został skierowany do

produkcji. Już za kilka miesięcy będzie sprzedawany w Europie i na świecie. Firma liczy na duży sukces. Nic w tym dziwnego, bo XLV to wielozadaniowy SUV ze sporą przestrzenią bagażową. Jest w nim sporo miejsca dla pięciu dorosłych osób oraz 720 litrów przestrzeni bagażowej. Dostępny będzie z silnikiem benzynowym i diesla o pojemności 1,6 l, z 6-biegową skrzynią biegów automatyczną lub ręczną oraz napędem 4X4. Szczególny nacisk położono na bezpieczeństwo pasażerów. Samochód wyposażono w siedem poduszek powietrznych (poduszki przednie, kurtyny powietrzne oraz poduszka chroniąca kolana



kierowcy), wielofunkcyjny elektroniczny program stabilności (ESP), jak również systemy aktywnej ochrony przed dachowaniem, asystent hamowania, ruszania na podjeździe oraz awaryjne światła stopu (ESS), system monitorowania ciśnienia w oponach i czujnik zapięcia pasów dla wszystkich pięciu foteli. W wyposażeniu standardowym znalazły się diodowe (LED) światła do jazdy dziennej oraz reflektory projektorowe, a opcjonalnie samochód wyposażać można w 25-watowe światła typu HID.

XLV oferowany jest w ośmiu atrakcyjnych wersjach kolorystycznych, które mogą zostać dodatkowo spersonalizowane wyborem wersji modnego, dwukolorowego nadwozia i osobnego koloru dla dachu – wszystko dla wyrażenia stylu i indywidualizmu właściciela. Wnętrze pojazdu może być w kolorystyce beżowej lub czarnej, które da się wzbogacić o tapicerkę materiałową deluxe, nowatorską tapicerkę z TPU typu „geonic”, lub luksusową tapicerką skórzaną w kolorze czerwonym.

Wyposażenie standardowe XLV to np. dwustopniowa funkcja wentylacji fotela kierowcy,

podgrzewane fotele zarówno z przodu, jak z tyłu, podgrzewana kierownica, a także dwustrefowa klimatyzacja z cyfrowym wyświetlaczem. XLV pozwala kierowcy, w zależności od nastroju, wybrać jeden z sześciu kolorów podświetlenia zegarów (czerwony, niebieski, żółty, błękitny, biały i czarny). Jak spisuje się nowy SUV SsangYonga na drogach i bezdrożach przekonamy się niebawem.

Koncepcyjny SIV-2

Bardzo ciekawy jest pokazany w Genewie koncepcyjny model średniego SUV-a o nieco sportowym charakterze - SIV-2. Firma uważa, że takiego właśnie auta będziemy poszukiwać w najbliż-

szej przyszłości. Opływowa sylwetka jest harmonijna i proporcjonalna, a ostre wymodelowanie tylnych nadkoli tworzy wyraźny kontrast do tych linii i przydaje pojazdowi charakteru.

Wnętrze SIV-2 zostało zaprojektowane zgodnie z panującą modą minimalistycznie, materiały i kolorystyka nawiązują do wnętrz mieszkalnych i zawierają m.in. drewnopodobną podłogę przywodzącą na myśl luksusowy jacht, miękkie materiały i sporo przestrzeni. Kubełkowe fotele z umieszczonymi w nich głośnikami i szeroka, symetryczna deska rozdzielcza tworzą oryginalne wnętrze. SIV-2 jest samochodem hybrydowym typu mild, napędzanym 1,5-litrowym silnikiem benzynowym z turboładowaniem i bezpośrednim wtryskiem współpracującym z silnikiem elektrycznym o mocy 10 kW oraz akumulatorem litowo-jonowym o produktywności energetycznej 500 Wh. Zestaw ten zasilany jest prądem 48 V. Koncepcyjny SsangYong według zamierzeń producenta ma nie tylko sprostać wyzwaniom przyszłości, ale również, po wprowadzeniu do produkcji, przynieść i finansowe, i wizerunkowe zyski firmy, która niedawne kłopoty chyba ma już za sobą.



Zawieszenie

OPRACOWANIE: MARIUSZ LEŚNIEWSKI

Stan dróg pozostawia wiele do życzenia. Dziury, pęknięcia nawierzchni, koleiny, to typowe zjawiska, z którymi zmagamy się każdego dnia. Kierującemu pozostaje czasami tylko slalom pomiędzy nimi i niecenzuralny monolog dotyczący całej tej sytuacji. Suma summarum wszelkie obciążenia przejmuje zawieszenie samochodu.

Zadaniem zawieszenia jest tłumienie nierówności i zapewnienie nienagannej trakcji pojazdu, jak również akustyczna izolacja od współpracy z podłożem. Hałasy i stuki wydobywające się z okolic kół podczas pokonywania nierówności informują o problemach z nim związanych.

Dodatkowym czynnikiem, który może temu towarzyszyć jest pogorszenie reakcji samochodu na zmianę kierunku jazdy jak i nierównomierne zużycie bieżnika opon. Często pokonanie zakrętu, który jeszcze kilka tygodni temu nie przysparzał żadnego problemu dla pojazdu towarzyszy pisk opon.

Wytypowanie uszkodzonego elementu zawieszenia dla doświadczonych mechanika nie będzie wielkim wyzwaniem. Z dużą dozą prawdopodobieństwa nasz winowajca to zazwyczaj niepozorny element metalowo-gumowy, zwany potocznie tuleją bądź silentblockiem. Jego zadanie to tłumienie drgań i połączenie wahacza lub drążka z innymi elementami zawieszenia. Nadmierny luz tulei metalowo-gumowej powoduje hałas, pogarsza stabilność jazdy i uniemożliwia poprawne wykonanie geometrii kół.

Silentblocki to podzespoły zawieszenia, które zużywają się

najczęściej i mogą ulec uszkodzeniu już po 10-20 tys. km. Na pocieszenie pozostaje fakt, iż większość tulei metalowo-gumowych zamontowanych w wahaczach lub drążkach to elementy wymienne, a ich ceny mieszczą się od 25 do 150 złotych. Warto dodać, iż stan tulei ma również wpływ na właściwe działanie systemów bezpieczeństwa takich jak ABS (hamulce) czy ESP (elektroniczny program stabilizacji toru jazdy), gdyż reakcja tych układów w pojeździe ze znacznie zużytymi silentblockami nie będzie tak precyzyjna i szybka, jak w samochodzie w pełni sprawnym. ■



Tuleja metalowo-gumowa zamontowana w wahaczu na pierwszy rzut oka nie wydaje się uszkodzona.



Próba wychylenia pokazuje jej faktyczny stan - pęknięcia dyskwalfikują dalszą eksploatację.



Porównanie nowej i starej tulei. Zużyty element jest wyciskany, a nowy silentblock wprasowywany do wahacza.

PARKOWANIE

Umiejętne parkowanie jest równie ważnym elementem bezpiecznej jazdy jak poruszanie się po drogach. Tymczasem jeden na czterech kierowców ma problemy z parkowaniem. Kierowcy przyznają, że wolą zaparkować dalej od miejsca docelowego i mieć wygodną przestrzeń do zaparkowania, niż bliżej i z problemami próbować wpasować się w wąskie i trudno dostępne miejsce.

Parkowanie jest jednym z najbardziej stresujących manewrów dla kierowcy. Zwłaszcza w mieście, gdzie o miejsce parkingowe trudno, a kierowcy nerwowo i w pośpiechu próbują znaleźć miejsce postojowe. - Pośpiech nigdy nie jest wskazany, zwłaszcza jeśli próbujemy bezpiecznie zaparkować. Dlatego jeśli wiemy, że znajdzie-

nie odpowiedniego miejsca parkingowego w okolicy, do której zmierzamy, będzie problematyczne, wyjedźmy wcześniej i przeznaczmy na manewr parkowania odpowiednio więcej czasu - mówi Zbigniew Weseli, dyrektor Szkoły Bezpečnej Jazdy Renault.

Z parkowaniem mają problemy nawet doświadczeni kierowcy, dlatego przypomnieć sobie kilka ważnych zasad oraz obowiązujące przepisy, które pomogą w wykonywaniu tego manewru właściwie i bez ryzyka niemiłych spotkań ze stróżami prawa. Trenerzy Szkoły Bezpečnej Jazdy Renault radzą co zrobić, aby parkowanie stało się proste, bezpieczne i nie prowadziło do konfliktowych sytuacji.

1. Zanim zaparkujesz, zasygnalizuj zamiar wykonania manewru pozostałym uczestnikom ruchu.

2. Pamiętaj, aby parkować w wyznaczonym do tego miejscu i nie najeżdżać na sąsiednie - nawet minimalne wjechanie na miejsce obok może zablokować możliwość wjazdu innemu kierowcy.

3. Parkuj tak, aby z każdej strony zostawić min. 40 cm na swobodne otwarcie drzwi i nieskrępowane wyjście z auta.

4. Po zaparkowaniu sprawdź, czy nie blokujesz wyjazdu innym kierowcom stojącym w pobliżu oraz czy zajmujesz wyznaczone miejsce w możliwie najbardziej efektywny sposób.

5. Nie stawiaj auta w odległości mniejszej niż 10 m od przejścia dla pieszych.

6. Jeśli stajesz częściowo na chodniku, pozostaw 1,5 m chodnika pieszym

7. Nie zastawiaj swoim autem bram i wjazdów. ■



Sport motocyklowy co, gdzie, kiedy

WYŚCIGI MOTOCYKLOWE



Data	Runda	Miejsce
21-22.05	I i II	Poznań
4-5.06	III i IV	PannoniaRing/Węgry
16-17.07	V i VI	Most/Czechy
6-7.08	VII i VIII	Poznań
20-21.08	IX i X	Poznań
24-25.09	XI i XII	SlovakiaRing/ Słowacja

ENDURO



Data	Runda	Miejsce
16-17.04	I i II	Głuchołazy
7-8.05	III i IV	Wałbrzych
18-19.06	V i VI	Kalisz Pomorski
16-17.07	VII i VIII	Malechowo
17-18.09	IX i X	Nowy Sącz

ŹRÓDŁO : PZM
ZDJĘCIA: MATRIAŁY PRASOWE, PZM

SUPERENDURO



Data	Runda	Miejsce
23-24.04	I i II	Bytom
21-22.05	III i IV	Nowy Targ
5.06	V	Oborniki Wlkp.
25.06	VI	Buczek
20.08	VII	Łódź

SUPERMOTO



Data	Runda	Miejsce
7.05	I	Bydgoszcz
b.d.	II	Toruń
16.07	III	Poznań
13-14.08	IV i V	Koszalin
3.09	V	Bydgoszcz

BAJA



Data	Runda	Miejsce
1-2.04	I	Drawsko Pom.
29.04-01.05	II	Nowa Dęba
10-12.06	III	Czarne
24-26.06	IV	Warszawa
25-28.08	V	Szczecin
30.09-02.10	VI	Warszawa
21-23.10	VII	Żagań

CROSS COUNTRY



Data	Runda	Miejsce
9-10.04	I i II	Kwidzyn
23-24.04	III i IV	Żagań
14-15.05	V i VI	Radom
4-5.06	VII i VIII	Chełmno
13-14.08	IX i X	Lidzbark Warmiński
27-28.08	XI i XII	Romanówka

TRIAL



Data	Runda	Miejsce
14-15.05	I i II	Rogoźnik
11-12.06	III i IV	Turek
25-26.06	V i VI	Krzyszowice
30-31.07	VII i VIII	Nowy Targ
27-28.08	IX i X	Ochotnica
24-25.09	XI i XII	Szklarska Poręba

MOTOCROSS



Data	Runda	Miejsce
7-8.05	I	Sobieńczyce
28-29.05	II	Stryków
18-19.06	III	Głogów
23-24.07	IV	Człuchów
27-28.08	V	Więcbork
10-11.09	VI	Gdańsk

AMG

DRIVING PERFORMANCE

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



Lepiej gazem niż hamulcem

Z Andrzejem Wodzińskim, menadżerem i przedsiębiorcą w branży obrabiarek i narzędzi, zawodnikiem startującym w różnych dyscyplinach sportów motorowych, a przy tym miłośnikiem sportowych samochodów klasycznych rozmawia Mirosław Rutkowski.

Mirosław Rutkowski: Kiedy zaczęła się Twoja przygoda z motorsportem?

Andrzej Wodziński: To była druga połowa lat 60-tych, oczywiście ubiegłego stulecia, chyba rok 1966 lub 67. Zaczynałem od WFM-ki, na której uczył mnie jeździć Krzysiek Szaykowski, wtedy mój kolega z pierwszego roku Politechniki, dziś znana postać sportu samochodowego. Jeździliśmy po

wysypisku śmieci na Szczęśliwicach i tam ujeżdżaliśmy czerwoną WFM-kę Szaji. Szybko zacząłem jeździć w motocyklowych rajdach obserwowanych. Dobrze wspominał moją rajdówkę, dobrze przerobioną SHL 175. Wówczas już byłem w Legii, gdzie trenerem sekcji był

Zbyszek Krzeński, niegdyś świetny zawodnik, później trener i działacz sportowy. Potem przejechałem się na Osę, fantastyczny skuter.

Dość szybko zacząłeś startować samochodem, dlaczego?

Ja już wcześniej byłem zarażony sportem samochodowym. Zawsze mnie bardzo to kręciło i imponowało. Pierwszym samochodem, jakim jeździłem, był stary Trabant 600 moich rodziców. Z moim przyjacielem Jaśkiem Wojciechowskim, jak już rodzice poszli spać, przepychaliśmy samo-



chód na sąsiednią ulicę, no i potem tym autem szaleliśmy, często do rana. Trabantem pojechałem na swoją pierwszą imprezę, Monte Calvaria w 1970 roku i wygrałem generalną. Tydzień przed rajdem ręcznie, nożem nacinaliśmy opony. O zimowych oponach jeszcze wtedy mowy nie było, nacinarek też nie... Pomogło! Rok wcześniej wygrał ten rajd Maciej Stawowiak, jeszcze wcześniej zwyciężał tam Tomek Ciecierzynski.

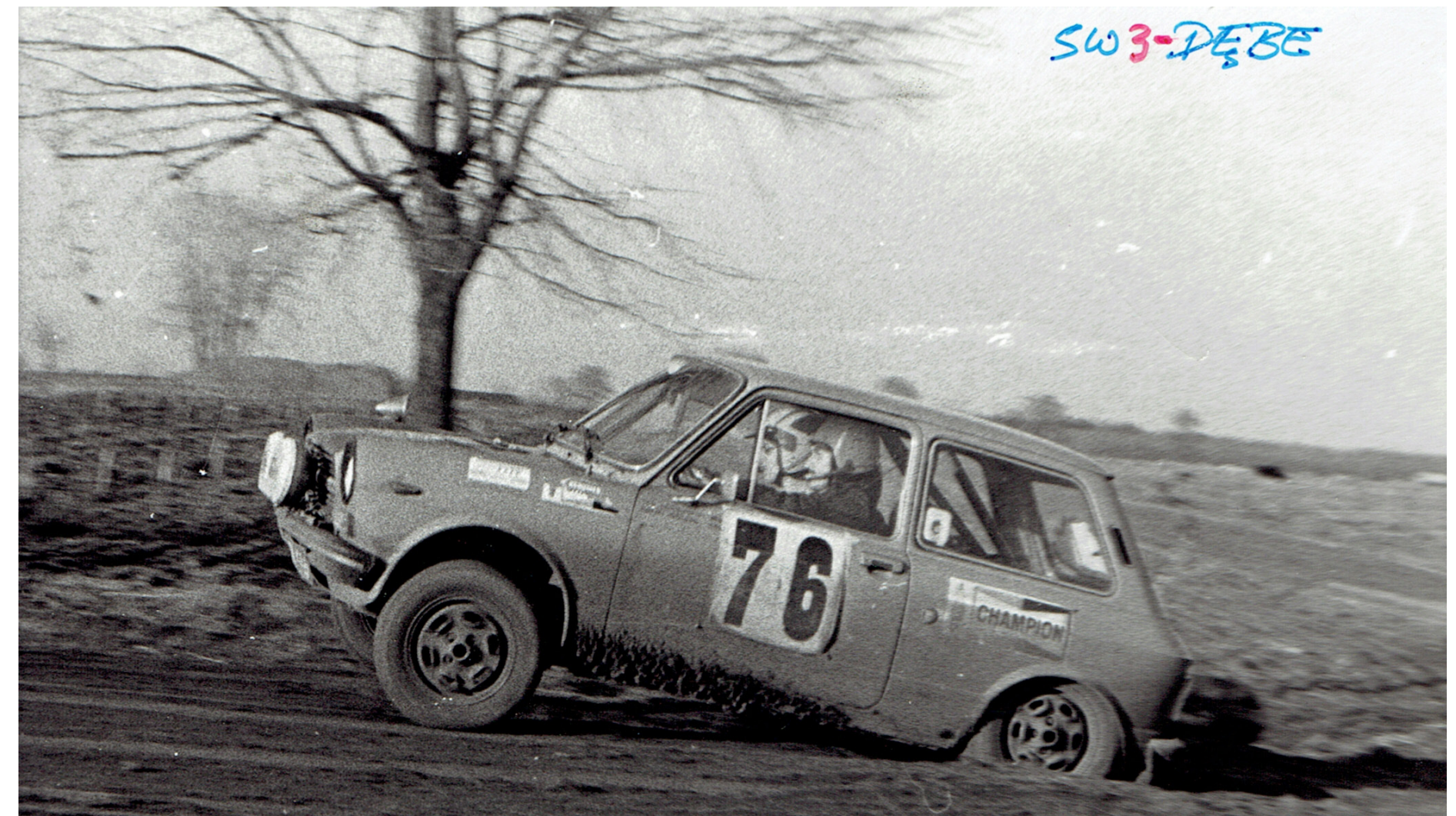


przeważnie w połowie sezonu człowieka dopadał brak pieniędzy i tytułów nie było. Ja mam tylko jeden tytuł Mistrz Polski, w klasie, w rajdach w 1978, zdobyty Autobianchi A112 Abarth wspólnie z moim przyjacielem Jankiem Wojciechowskim, który już nie żyje... I później, w 1980 roku, wice mistrzostwo Polski w klasie, jako pilot Zbyszka Malińskiego, tym razem Renault R5 Alpine.

Czy od Monte Calvarii zaczęła się Twoja pełna sukcesów kariera zawodnika rajdowego i wyścigowego?

Z tymi tytułami to muszę powiedzieć, że nie miałem za dużo szczęścia. Chociażby dlatego, że

Janek się zabił w 1984 roku na rajdzie Wisły, a ja wtedy przyrzekłem żonie słowo, że nie będę startował w rajdach, ale nic nie mówiłem o wyścigach. Wróciłem do motorsportu, zmieniając dyscyplinę na wyścigi i od 1985 najpierw jeździłem Ładą - moją starą rajdówką, którą przestawiłem





na wyścigi - a później wsiadłem do formuły, którą jeździłem już do końca moich startów w samochodowych mistrzostwach Polski w 1998. W formule miałem jakieś tam wysokie miejsca, ale nie wygrałem ani jednego wyścigu. Raz, czy dwa byłem drugi, parę razy trzeci a najlepsze miejsce w klasyfikacji sezonu było czwarte. Te sprzęty były zawodne, były wieczne problemy z ich przygotowaniem, zwłaszcza przy niewielkich środkach finansowych.. Raz zabrakło mi dosłownie paru kilometrów, żeby zdobyć tytuł wicemistrza, ale auto się zagotowało na ostatnim okrążeniu.

Niedosyt?

Nie, nie... Sport był ważny ale cały czas byłem bardzo aktywny zawodowo, rozkręcałem swoją firmę a wyścigi były ważną ale nie podstawową treścią mojego życia. Było wiele innych priorytetów, moc bieżących, ważnych spraw. Musiałem dokonywać wyborów, wtedy byłem już żonaty i miałem dzieci. Zdarzało się nie pojechać na wyścig z powodów rodzinnych czy zawodowych, po prostu pewne rzeczy były ważniejsze. Kwestia wyboru, kwestia obowiązku.

Czym jest zwycięstwo?

Jest to coś, czego człowiek bardzo mocno pragnie i do czego dąży, a co robi się mało istotne w momencie, jak się to osiągnie.

Jak ze szczęściem?

Nie, chyba nie. Bo szczęście można osiągnąć i się nim cieszyć, a zwycięstwo już odniesione pozostaje tylko wspomnieniem. Owszem, miło jest wspominać, ale dla mnie sukces nie jest celem samym w sobie, a raczej punktem odniesienia podczas wyznaczania sobie kolejnych celów. Tak jest i w życiu, i w sporcie.



Czy sport kształtuje charakter, postawę, zachowania?

Na pewno tak. Sądzę, że czynny udział w sporcie zmusza do nauczenia się wielu zasad i zachowań. Zmusza do szczegółowej analizy wszystkich czynników, które dzielą porażkę od sukcesu, uczy wyciąganie wniosków zarówno ze zwycięstw jak i z porażek. Wiadomo, że im więcej pracy, planowania, „chłodnej głowy”, tym większa jest szansa na sukces. Jednocześnie jest też potrzebna determinacja, upór i konsekwencja, coś, co nazwałbym „ciągnięciem na bramkę”. Z drugiej strony sport mnie nauczył, że nie ma sytuacji beznadziejnych i że każda przegrana to jest jakaś kolejna nauka w drodze po sukces. Samego sukcesu nie chcę definiować. Najważniejsze jest samo dążenie do celu, udział, walka z samym sobą i rywalizacja z konkurentami, efekt końcowy nie jest najważniejszy. To tak, jak ze wspinaczką górską, kiedy już osiągnie się jeden szczyt, to widać kolejne, coraz wyższe.

Czy to się sprawdza w biznesie również?

Tak, jak najbardziej.

Ulubione auto?

Autobianchi, to było cudne auto. Malutkie, wielkości Cinquecento, natomiast świetnie prowadzące się, i tym autem byłem w stanie jeździć szybciej od wielu innych, mocniejszych samochodów.

Poza samochodami sportowymi jeździsz też samochodem na co dzień. Masz jakiś ulubiony?

Jeździłem różnymi samochodami, mam duży sentyment do samochodów japońskich, jeździłem Hondą, którą bardzo dobrze wspominać, potem kilkoma Toyotami. Gdzieś tak od lat 90. przesia-

dłem się na samochody niemieckie i, z wyjątkiem jednego Opla, to były Audi i BMW. Samochodem, którym dosyć dawno temu lubiłem jeździć, było Audi 90, Diesel. Bardzo fajne i piękne auto. Rzadkie, właściwie była to osiemdziesiątka z nieco powiększonymi zderzakami, lepszym motorem i bogatszym wyposażeniem; taka osiemdziesiątka po tuningu. Potem była moja ukochana Audi 100, ostatnia setka, taka jak pierwsze A6, 2,5 turbodiesel. To auto ma dobrze ponad milion kilometrów, restauruję je i przywracam do stanu idealnego. Po prostu chcę je mieć.

A sportowe klasyki? Który najbardziej lubisz?

Trudno mi powiedzieć. Najbardziej chyba lubię jeździć Lancia Fulvią z 1966 roku. Wprawdzie nie mam wyraźnych preferencji, jeździłem i przednim, i tylnym napędem, również autami 4WD. Ale w jeździe sportowej chyba lepiej czuję się w przednionapędówkach – jakoś lepiej pasują do mojego stylu jazdy. Chociaż jazda tyłem jest bardziej efektywna i, jak człowiek się ślizga, dająca więcej frajdy. Lubię jeździć autami neutralnymi, formuły ustawiałem neutralnie z minimalną podsterownością po to, by z zakrętu móc wyje-

chać pełną mocą. Lubię auto wyważone i lubię jeździć małymi uślizgami. Dla zabawy można sobie tyłem pozamiatać, ale to tylko dla zabawy.

Od czasów Autobianchi w motoryzacji minęła cała epoka. W jakim kierunku zmierza technologia?

Oczywiście korzystać z wygod zapewnianych przez nowoczesną elektronikę, chociaż osobiście bardzo nie lubię, jak samochód jeździ za mnie. Niedawno zmieniłem auto, teraz jeżdżę nową BMW 650, bardzo fajne auto. Ale ta elektronika, te systemy... Mnie to troszkę przerasta. Co się dało, to po prostu powylaçałem. Oczywiście w tylnonapędowym samochodzie o mocy 450 KM układy stabilizacji jazdy są konieczne, bo na normalnej drodze nawet najlepszy kierowca nie bardzo jest w stanie uprowadzić takiego potwora.

To może niepotrzebna jest tak duża moc?

Dlaczego? Mocy nigdy nie jest za dużo. To nie znaczy, że trzeba jeździć z pedałem w podłodze, ale moc pomaga wyjść z trudnych opresji drogowych. Gdy człowiek z własnej lub cudzej winy wpada w kłopoty, to lepiej, aby bronił się



gazem i prędkością, niż hamulcem. Dla mnie cały ten koncept samochodów samojeżdżących jest trochę przerażający. Po pierwsze, tracimy kontrolę nad samochodem, którym jedziemy, czyli nad sobą. Po drugie, w dzisiejszych czasach nie ma w pełni zabezpieczonych systemów i zawsze ryzykujemy, że ktoś włamie się nam do systemu kierowania samochodem i wjedzie w pierwsze drzewo. Mam nadzieję, że do tego nie dojdzie...

Dlaczego? Przecież chodzi o wygodę, komfort... Systemy nie pomagają?

Na pewno rozleniwiają. Ja pod wieloma względami jestem tradycjonalistą. Używam zegarka mechanicznego, bo ma duszę. Zegarek kwarcowy pewnie jest dokładniejszy, ale nie ma duszy. Dlatego lubię stare samochody, one mają duszę. Wiem, co się z nimi dzieje, rozumiem, jak działają, a elektronika nie ma duszy, która byłaby mi bliska. Urządzenia mechaniczne są jasne, proste, zrozumiałe i nawet jeśli się psują lub zamierzają popsuć, to można to przewidzieć. Natomiast elektronika jest, zwłaszcza przy obecnym stopniu komplikacji, nieprzewidywalna. Chociaż na pewno ułatwia codzienne życie.

Plany sportowe?

Chcę wystartować w kilku większych imprezach, pierwsza to są Czechy, czyli Rally Praha Revival. Startowałem tam już trzy razy i uważam to za strasznie fajną imprezę. Myślę, że wystartuję w nowym pucharze organizowanym przez Mirka Miernika. Mam duże wątpliwości co do formuły tych zawodów. Wydaje mi się, że te stare samochody jak i też większość starszych kierowców nie bardzo się nadaje, żeby zrealizować pełny cykl zawodów do Mistrzostw Polski. Nie wytrzymają tego ani samochody, ani ludzie. No i regulamin bazuje na przepisach FIA, które są niezbędne na poziomie WRC i może kontynentu, ale w naszych realiach wydają się nadmiernie restrykcyjne. Dostępność tych samochodów i części do nich jest mocno ograniczona, czasem zerowa, zachowanie pełnej oryginalności jest prawie niemożliwe. Pewnych części po prostu nie można już dostać, za żadne pieniądze. Do tego dochodzi kwestia kosztów.

W ubiegłym sezonie kilka razy startowałeś bardzo rzadkim, rajdowym Volvo. Mógłbyś o tym samochodzie coś więcej powiedzieć?

Volvo to jest projekt na temat tego, jak mogłaby wyglądać rajdówka zbudowana na przełomie lat 50 i 60tych przy zastosowaniu dzisiejszej wiedzy i rozwiązań technicznych. To jest eksperyment. Takich samochodów nie było, wtedy takich przeróbek nie robiono, chociaż nie były zabronione. Z jednej strony zachowaliśmy oryginalne części Volvo; za wyjątkiem osprzętu, hamulców czy amortyzatorów, silnik, skrzynia biegów są oryginalne, z drugiej jest mnóstwo przeróbek. Volvo daje mi dużo radości.



Czegoś jeszcze w sporcie nie zrealizowałeś? Startujesz dla zwycięstw, może jakichś tytułów mistrzowskich?

Tych tytułów nie było za dużo, ale moim celem teraz nie jest ich zdobywanie. Startuję... To jest bardziej skomplikowane... Jak zapinam kask, wrzucam na startcie jedynekę, to jadę do mety tak szybko, jak umiem. Wśród kolegów, z którymi startuję i w Polsce, i za granicą wiele było dyskusji o tym, jak każdy z nas to czuje. Oczywiście, każdy chce pojechać tak szybko, jak może i jak potrafi, i traktuje to na poważnie, no bo „noblesse oblige”... Ale już się nie jedzie tylko po wynik, jedzie się bardziej po uczestnictwo. Być, pościgać się, dostać ten zastrzyk adrenaliny i nie myśleć, czy jestem o sekundę lepszy od startującego przede mną czy za mną kolegi. W zeszłym roku pojechaliśmy na Rajd Wartburga, normalny rajd do mistrzostw Niemiec. Współczesne samochody i my, jako klasa legend jadąca po tej samej trasie. Z tym, że pojechaliśmy bez pomiaru czasu. Mimo to jechaliśmy wszyscy sportowo, z pełnym zaangażowaniem. Było naprawdę szybko, mieliśmy

fantastyczne zainteresowanie i doping publiczności. Właśnie o coś takiego chodzi – jechać, być. Przypomnieć sobie, jak się człowiek czuł trzydzieści, czterdzieści lat temu. Poza tym szybka, sportowa jazda jest dla mnie ciągle przyjemnością samą w sobie.

Potrzeba rywalizacji samego z sobą?

Nie. Mówiłem wcześniej, że zwycięstwo jest szalenie ważne, dopóki się go nie osiągnie. Naprawdę dla mnie jest istotna sama jazda. Miałem takie starty, które najbardziej pamiętam nie dlatego, że wygrałem i był wynik, ale dlatego, że mam poczucie, że pojechałem bardzo dobrze, dałem z siebie wszystko.

Byłeś przez jakiś czas działaczem. Dlaczego zrezygnowałeś?

Kiedy pod koniec lat 70. powstał Automobilklub Rzemieślnik, to całą grupą wyszliśmy z Warszawskiego i weszliśmy do nowego klubu. Był świetnie prowadzony przez nieżyjącego już Mirka Krawczyka, który miał wizję i wiedział, jak ją zreali-

zować. Potem z powodu wieku trochę się wycofał, przyszedł nowy zarząd wybrany z byłych zawodników, i ja przez 5 czy 6 lat byłem członkiem zarządu. Przez 2 lata byłem prezesem Klubu, niejako automatycznie członkiem ZG PZM, wiceprezesem ZO PZM... Zaczęło mi to zajmować tyle czasu, że musiałbym zamknąć własną firmę, a poza tym nie chciałem być zawodowym działaczem sportowym na całe życie. Nie miałem ochoty na robienie takiej kariery.

A jak oceniasz dzisiejszą sytuację Automobilklubu Rzemieślnik?

Mam trochę mieszane uczucia. Po moim odejściu według mnie klub nie był najlepiej zarządzany, potem zrobiła się rewolucja, zmienił się zarząd. Ale zmieniło się też wiele w kraju. Ideą Mirka Krawczyka było znalezienie metody zarabiania pieniędzy przez klub i dla klubu. To była giełda, najpierw na Bemowie, potem w Słomczynie. Po odejściu Mirka zarabianie pieniędzy powiązano z tworzeniem i rozwojem rallycrossu oraz budową toru. Inicjatorem był Rysiek Granica. Niestety, trochę przez działania PZM, przez ówczesnych zarządzających sportem z GKSS i błędy organizacyjne niewiele z tego zostało. Do tego jeszcze giełda zaczęła się kończyć, dziś jest to targowisko, które z samochodami ma coraz

mniej wspólnego. Teraz coś tam koledzy robią, trwa remont toru, mają być zawody kartingowe, ale klub chyba jednak przepuścił parę rzeczy. Ten tor mógłby żyć jako obiekt sportowy, szkoleniowy. Klub jakoś mało bierze w tym udział, zwłaszcza na poziomie podstawowym.

Sport samochodowy bardzo się zmienił, jest lepiej czy gorzej?

Ja cienko widzę sport kwalifikowany. Na poziomie mistrzostw świata ściga się kilku, kilkunastu kierowców, podobnie w mistrzostwach Europy, czy mistrzostwach Polski. To jest skutek niemal niewolniczego przywiązania do FIA i warunków, które stawia federacja światowa. Jak zaczynałem w formule, to na starcie było ponad 100 samochodów, Estry i Polonie. I za stosunkowo małe pieniądze był to sport na całkiem wysokim poziomie. Potem ktoś z PZM dopuścił klasę F3 i skończyły się formuły w Polsce. Ktoś kiepsko jeżdżący mógł sobie kupić za ciężkie pieniądze F3 i objeżdżał wszystkich. Jak kończyłem, to z trudem dawało się zebrać dwadzieścia formuł. Właśnie przez głupie przepisy zostało to zniszczone. Jak się zmienił sport? W RSMP startuje kilkudziesięciu, ściga się paru. A co się dzieje na imprezach typu track day, czy KJS-ach! Jak wysoki jest poziom i ilu kierowców chce się ścigać! Tylko



qbazoledowski.com



tam nikt nie szarpie o homologację skarpetek, balaklawy i czy samochód jest zgodny z homologacją i załącznikiem J. Podobnie restrykcje badań technicznych zabiły w Polsce rallycross. Tam na początku można było jechać wszystkim. A to jest fantastyczne pole do nauki dla mechaników i konstruktorów. Jest mnóstwo samochodów, które nie mają już homologacji, a są równie szybkie i dające ogromną frajdę. Jest ogromna baza. W kilku KJS jechałem jako Gość lub Legenda i widzę, że tam jest dużo więcej ścigania, rywalizacji, a zawody są na bardzo wysokim poziomie. Wyższym niż do mistrzostw Polski, gdzie wynik jest pochodną pieniędzy. Zobacz, jak rozwinął się drifting w Polsce. To się zaczynało bez PZM, są dwie lub trzy ligi. Chłopcy poszli na maksymalną liberalizację przepisów, samochód ma spełniać wymogi bezpieczeństwa, a oryginalny w samochodzie musi być tylko dach ze słupkami. Nasi zawodnicy są w tej chwili w topie europejskim i sądzę, że w topie światowym. Oczywiście trzeba mieć specjalnie zbudowany samochód, 700 KM, a lepiej 1000. I chociaż opony muszą być drogowe, to i tak razem z treningami na sezon jest potrzebny cały kontener.

Masz jeszcze jakąś zadrę, którą chciałbyś usunąć? Jesteś spełniony? Szczęśliwy?

Nie mam zadry. Umiem się cieszyć tym, co mam. Generalnie tak, jestem szczęśliwy.

Czy jest jakaś recepta na osiągnięcie szczęścia?

To jest temat na bardzo długą, niekończącą się dyskusję... Trzeba mieć jakieś ambicje, jakieś plany, trzeba mieć marzenia i starać się je spełnić. I trzeba zachować jakąś równowagę. Są ludzie, dla których bycie na innej pozycji niż pierwsza, jest tragedią. I płacą potem nieszczęściem. Mnie sport głównie nauczył przegrywać. Wygrywać też, ale żeby móc wygrywać, trzeba też umieć przegrywać, mieć właściwe podejście do porażek. Nie można wpadać w depresję po przegranej, bo, jak mawiał mój nieżyjący już współnik, też były zawodnik samochodowy, Jurek Stępkowski – co nas nie zabije, to nas wzmocni. Porażka to przyczynek do analizy i wyciągnięcia wniosków, usunięcia przyczyn – a tylko takie podejście daje szansę na przyszły sukces.

Co uważasz za najważniejsze?

Szczerze? Samoocenę. To dla każdego znaczy coś innego. Ludzie na Wschodzie mówią o tym „face”. Twarz. Zachować twarz. To jest to, że rano przy goleniu można bez obrzydzenia spojrzeć sobie w oczy i nie mieć do siebie pretensji, że coś zrobiłeś nie tak. A moim życiowym motto na zawsze pozostanie słynne już powiedzenie prof. Władysława Bartoszewskiego: „jak nie wiesz, jak się zachować, staraj się zachować przyzwoicie”.

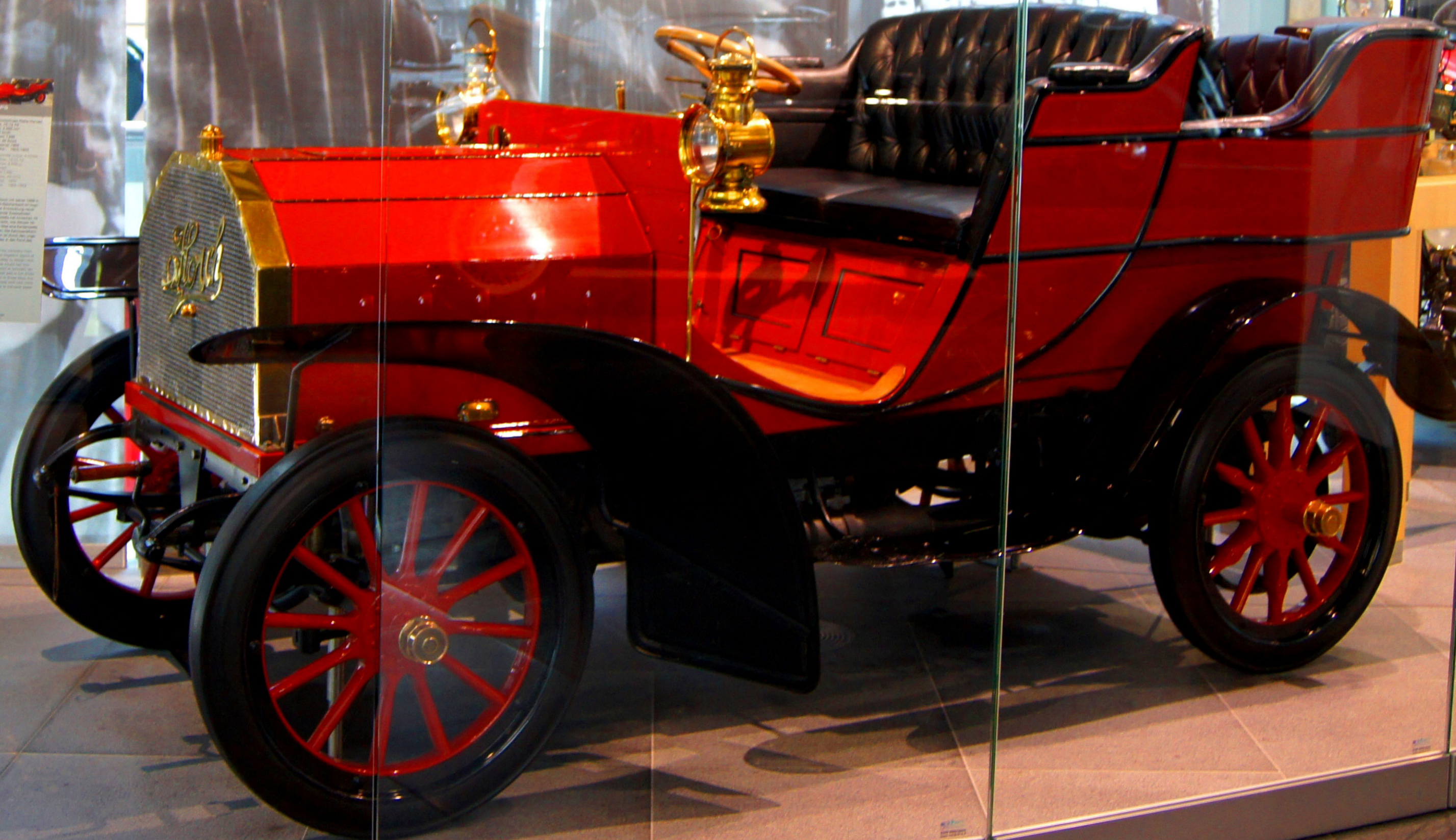
Dziękuję za rozmowę.

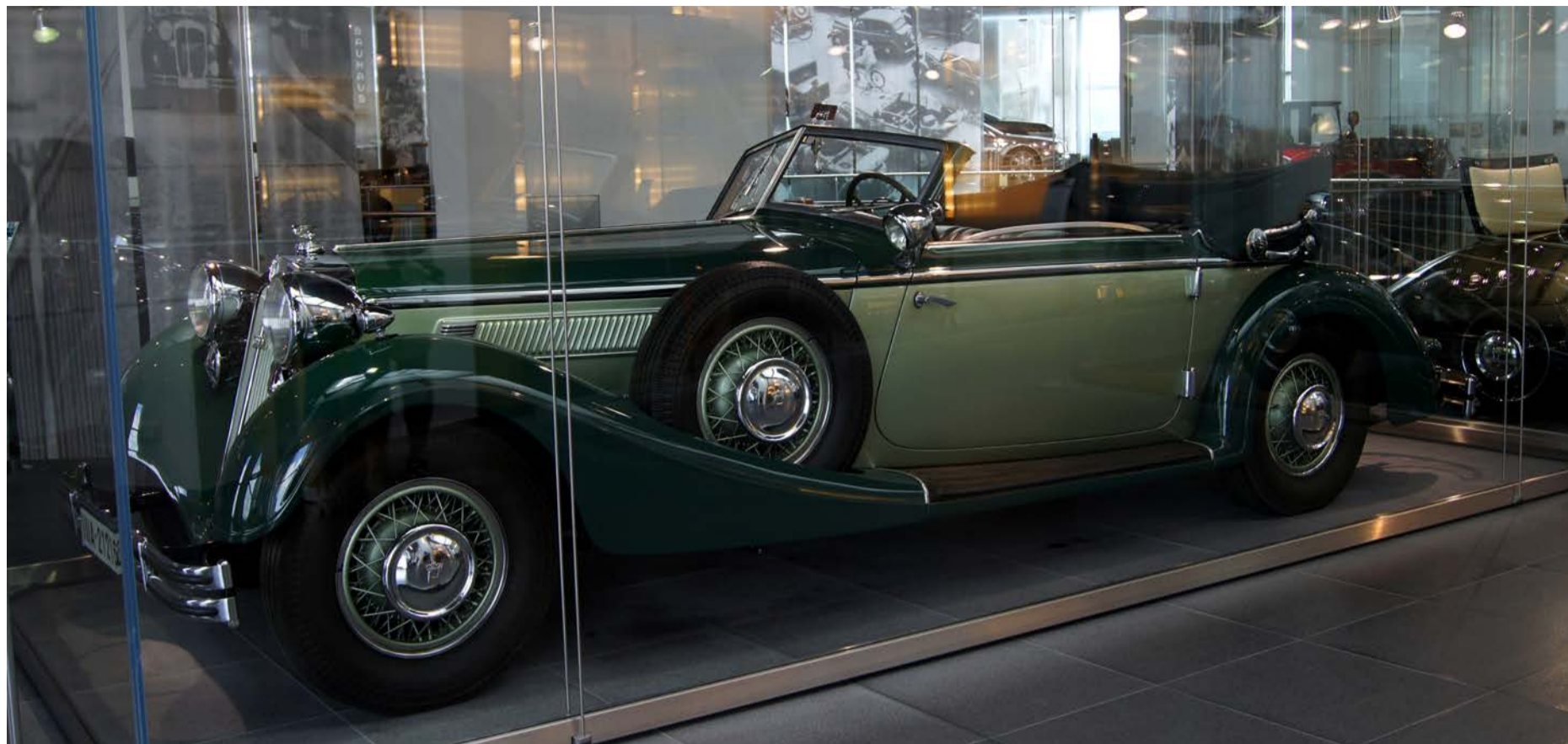
Pierścienie z bliska cd.

TEKST I ZDJĘCIA: ANDRZEJ GLAJZER

Szkło, stal i aluminium połączone w formę architektoniczną nawiązującą do tradycji srebrzystych pierścieni; tak wygląda z zewnątrz budynek „museummobile”. A oto co można zobaczyć wewnątrz.

Zwiedzanie zaczynamy od najstarszych eksponatów. Ten Horch to jeden z pierwszych samochodów produkowany przed pierwszą wojną światową jeszcze w Zwickau. →





Niewiele jest równie pięknych i kosztownych aut jak ten 8-cylindrowy, 100 konny Horch, model 853 z roku 1937. Produkowany był w latach 1935-40 i zbudowano zaledwie 1024 sztuk. Był wówczas jednym z najdroższych samochodów niemieckich i kosztował 14900 RM.

Motocykle w muzeum reprezentowane są nadzwyczaj licznie, mimo że bezpośrednio nie kojarzą się z marką Audi. Przykładem jest niezwykle ciekawy, wyścigowy model DKW350 RM z roku 1953 z 3-cylindrowym, 2-suwowym silnikiem o mocy 38 KM. Z uwagi na szybkość obrotową wału korbowego (12 000 obr./min.) motocykl potocznie nazywany był „singing saw” (śpiewająca piła). W latach 1952-56 były to najszybsze motocykle niemieckie.

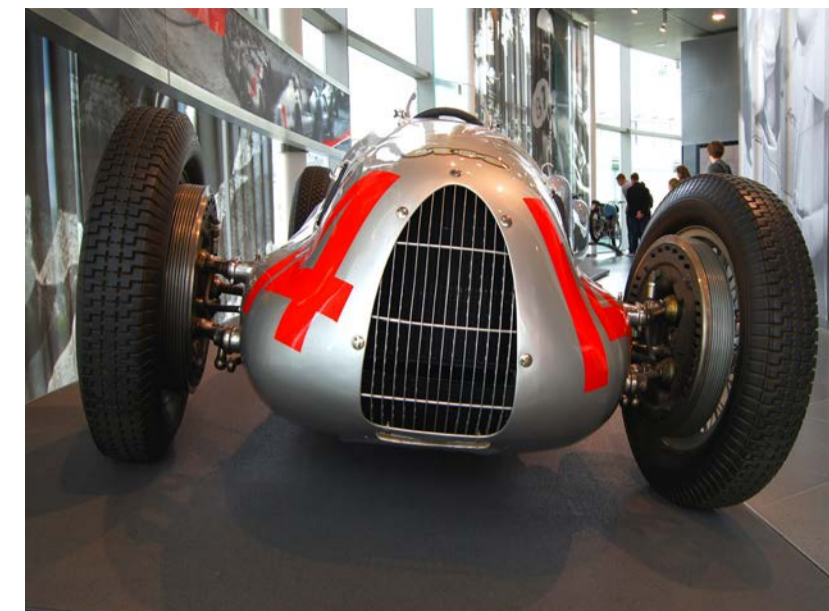


Ten dziwny, będący protoplastą późniejszych skuterów pojazd, to DKW Lomos produkowany w latach 1922-25. Posiada jednocylindrowy silnik dwusuwowy o mocy 1.5 KM.

Według zamieszczonego opisu mógł poruszać się z szybkością 60 km/h.

Auto Union Type C/D to jedyny zachowany w oryginale reprezentant przedwojennych aut wyścigowych określanych jako tzw. „srebrne strzały”. Według zamieszczonego opisu, wszystkie inne zostały wywiezione z Niemiec do ZSRR po zakończeniu drugiej wojny światowej i stanowiły część reparacji wojennych. Tylko ten powrócił do Ingolstadt w roku 1995.

Model C/D z roku 1939 jest o tyle ciekawy, że powstał w jednym egzemplarzu z myślą o udziale w serii wyścigów górskich i jest połączeniem konstrukcji modelu C i D. Auto posiada 16 cylindrowy silnik rzędowy umieszczony centralnie o mocy 520 KM pozwalający na uzyskiwanie prędkości ok. 250 km/h.



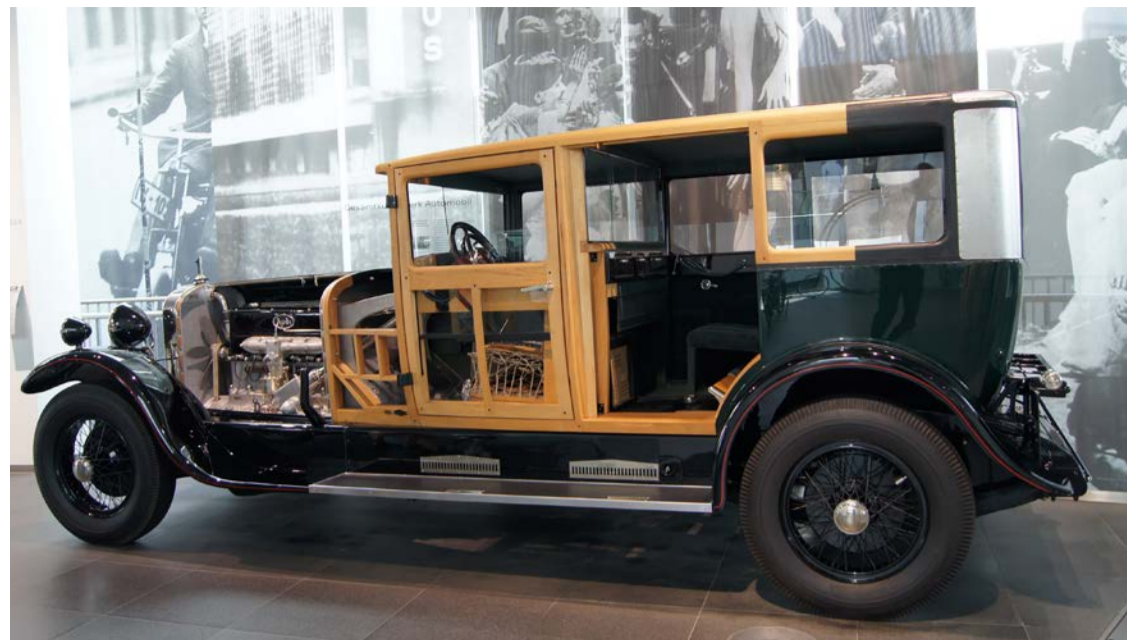
Rennwagen AutoUnion Type C kojarzy się przede wszystkim z tragicznym wypadkiem, jakiemu uległ Brend Rosemeyer podczas próby bicia rekordu szybkości na odcinku autostrady Frankfurt –Darmstadt 28 stycznia 1938 roku. W muzeum widzimy wykonaną w roku 1999 replikę samochodu, którego premiera miała miejsce na torze AVUS w tym samym roku. AutoUnion Type C wyposażony był w 16-cylindrowy, 6-litrowy silnik konstrukcji F. Porsche osiągający moc 560 KM. Prędkość auta podczas ostatniej próby B. Rosemeyera wynosiła ponad 432 km/h.



Tak wygląda słynne Audi ASF (Audi Space Frame), pierwsze w historii marki auto z aluminiową ramą przestrzenną i elementami nadwozia wykonanymi ze stopów lekkich.

Po raz pierwszy samochód ten zaprezentowano we Frankfurcie w roku 1993 i oprócz supernowoczesnego nadwozia posiadał on również pierwszy silnik w układzie W12 o pojemności 4,8 l. z pięcioma zaworami na cylinder. Jednym słowem wizualizacja sloganu Audi „przewaga dzięki technice”.





Na przykładzie przekroju Audi 18/70 z roku 1925 można zapoznać się z technologiami i kunsztem wykonania luksusowych samochodów z tego czasu. W latach 1925-28 wyprodukowano zaledwie 228 tych aut. Kosztowały ponad 22 tysiące RM.

Silnik 6-cylindrowy o pojemności 4660 cm³, moc 70 KM, prędkość maksymalna ok. 120 km/h.



Model 1000S coupé z roku 1957 było pierwszym po wojnie samochodem produkowanym w Ingolstadt pod nazwą Auto Union. Pod względem konstrukcji był to model zbliżony do DKW 3-6 z roku 1955, ale posiadał powiększony do 1000 cm³ silnik, zmieniony kształt szyby przedniej i reflektorów.



Dostawczy DKW Schnellaster z 20-konnym 2-suwowym silnikiem z napędem na koła przedniej osi był pierwszym samochodem produkowanym po wojnie w fabryce w Ingolstadt. Wytwarzano go w latach 1949-54.



Nazwa DKW „Schwebeklasse” pochodzi od konstrukcji „pływającego” zawieszenia tylnego. Opracowano je i zastosowano w tym modelu z roku 1934. Auto wyposażone było w skrzynię biegów o 4 przełożeniach i tzw. „wolne koło” wpływające na zmniejszenie zużycie paliwa. Był to również jeden z bardziej zaawansowanych samochodów niemieckich pod względem aerodynamiki nadwozia.

DKW F102 zaliczany był do samochodów klasy średniej i był ostatnim modelem wyposażonym w silniki 2-suwowe. Produkowany w latach 1964-66 sprzedany został w ilości 53 tys. egzemplarzy. Samochód posiada silnik o pojemności skokowej 1168 cm³ i mocy 60 KM. Wartym zwrócenia uwagi elementem stylistycznym nadwozia jest umieszczenie przednich kierunkowskazy w obrysie błotników. Takie rozwiązanie zastosowano również w prototypowej Warszawie 210.



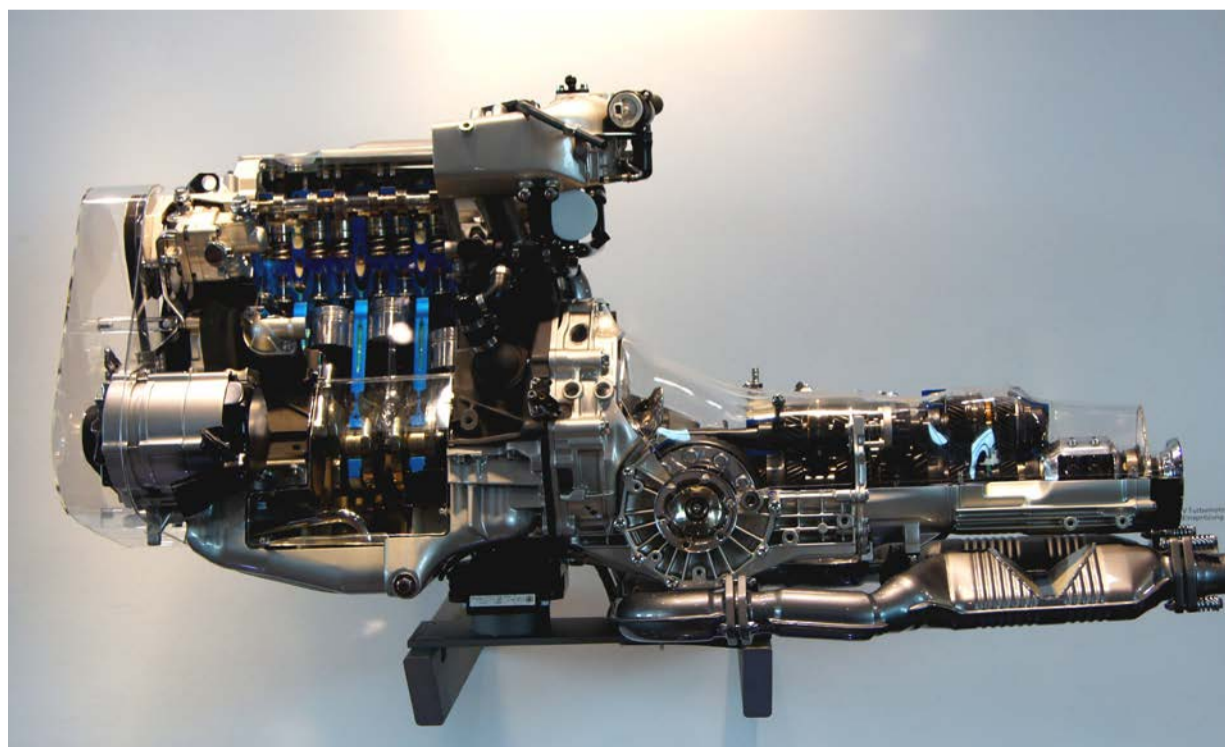
Audi 72 z roku 1965 posiadało już 4-cylindrowy silnik 4-suwowy o mocy 72 KM. Zaliczany do kategorii aut średnich uważany jest za pierwszy, który wyznaczył nowy kierunek w konstrukcji samochodów Audi. →→

Audi 100 zaprojektowane zostało nieco w tajemnicy przed będącej w tym samym koncernie marce VW. Jak się jednak okazało to ten samochód stał się synonimem późniejszego szybkiego rozwoju Audi. Cechą charakterystyczną Audi 100 było lekkie, sztywne oraz przestronne 4-drzwiowe nadwozie oraz niezwykle wydajne, 80-konne 4-cylindrowe silniki o pojemności 1760 cm³. Audi 100 w pierwszej wersji produkowane były w latach 1968-76.



To kolejny przekrój samochodu w muzeum – tym razem „prawie współczesnego”. Nadwozie Audi 80 GLE zaprojektowane zostało wspólnie przez Audi i pracownię Giugietto Giugiaro, a premiera tego auta odbyła się podczas IAA we Frankfurcie w roku 1979.

Był to jeden z najpopularniejszych modeli Audi produkowanych w latach 1978-86 o czym świadczy ponad 1,3 tys. sprzedanych aut.



Na tym ruchomym przekroju możemy zapoznać się konstrukcją słynnego systemu „quattro”. Zatrzymanie ręką półosi lub wyjścia napędu na tylną oś umożliwia obserwację zachowania każdego elementu układu napędowego.

Tego samochodu nie można pominąć. Białobrązowe Audi quattro A2 z roku 1983; zwycięstwa kobiecej załogi Michele Mouton/Fabrizia Pons przyniosły zdobycie aż dwóch tytułów mistrzowskich. Tytułu mistrza świata w rywalizacji kobiecej w rajdowych mistrzostwach świata w roku 1983 oraz wicemistrzostwa w rywalizacji o tytuł mistrza świata w rajdach w kategorii konstruktorów w roku następnym.



Audi Motor Sport reprezentowane jest w muzeum we wszystkich aspektach. Samochody rajdowe, wyścigowe i te z 24h LeMans. Audi 90 quattro IMSA-GTO z roku 1989 to jedno z najbardziej spektakularnych aut w tej kategorii. Wykonane zaledwie w liczbie 6 sztuk, zaprojektowane zostało pod kątem startów w amerykańskich wyścigach IMSA (International Motors Sports Association) na dystansach 200 i 500 km. Za kierownicą widocznego na zdjęciu, dysponującego mocą 530 KM samochodu, zasiadał między innymi Walter Röhrl. Inni kierowcy tego zespołu to Hans Joachim Stuck i Hurley Haywood.

Historia sportu Audi to również udział w słynnych wyścigach 24h LeMans. Reprezentantem tej grupy samochodów jest słynny bolid R8 wyposażony w silnik V8 o pojemności skokowej 3,6 l. i mocy 610 KM, który startował w zawodach w roku 2000.

Jego kierowcami byli: F. Biela, T. Kristiansen i E. Pirro.



Z Dnia na Dzień na Gorsze

TEKST: KATARZYNA ANDRZEJEWSKA-SZUBA
ZDJĘCIA: DOMINIKA ANDRZEJEWSKA

Z Dnia na Dzień na Gorsze to tytuł drugiej płyty warszawskiej formacji Thesis. Materiał ukazał się w 2014 roku na CD oraz na winylu. W lutym tego roku trafiła do sklepów reedycja tej płyty. Nowe CD zostało wzbogacone o wersję edit piosenki „Ze Szklą”, a szatę graficzną dopełniły teksty piosenek.

Dzisiaj na tapetę bierzemy zespół Thesis grający psychodeliczny progresywny post rock. Z czym go jeść? Na pewno nie z cukrem i nie przez słomkę. Mocna gitarowa ściana, ale bez zbędnych popisów dopełniona charakterystycznym wokalem Kacpra Gugąły. Czasem kołysze, czasem szarpie zmysły, a czasem motywuje do kolejnego kroku. Uwaga! Sprawia również, że noga na gazie staje się znacznie cięższa.

Sami muzycy twierdzą, że ich inspiracją są takie zespoły jak: Tool, Katatonia, Porcupine Tree czy Pink Floyd. I to faktycznie słyhać.

Pomimo tego, że na płycie znalazło się jedynie 5 kawałków, to trwa ona ponad 45 minut i co niezwykle istotne – wszystkie teksty są w naszym rodzimym języku. To działa. Album promuje utwór „Ze szklą” i to jest dobry wybór – pieśń lekka, melodyjna i radiowa, do pewnego momentu... w 4 minucie wyłaniają się gitary, które doszczętnie psują całą konstrukcję tej piosenki. To właśnie powoduje, że ten utwór jest taki wyjątkowy. Moim jednak ulubionym kawałkiem jest „Dziesięć kłamstw”, a to za sprawą tekstu. Moim zdaniem genialnego.

Całej płyty można wysłuchać pod adresem: <https://www.youtube.com/playlist?list=PL-gdZjBsa76beOJH2z88h88quMhnBBf-xq>.

Ja jednak polecam udać się do sklepu i ją zakupić. Odsyłam czytelników również na fanpage zespołu. Warto wybrać się na koncert grupy Thesis. Mocne i głośne widowisko muzyczne. W tym miejscu serdecznie pozdrawiam realizatora dźwięku i światła, który ma nie lada wyzwanie na każdej sztuce, którą wykonuje ten zespół. ■



POWER FACTORY

- Eventy motoryzacyjne
- Szkola jazdy
- Budowa i serwis aut sportowych
- Tuning, oklejanie
- Serwis samochodowy
- przeglądy, naprawy
- diagnostyka komputerowa
- klimatyzacja, wulkanizacja

ul. Jagielska 42E Warszawa
tel 885 90 70 70
powerfactory.waw.pl
facebook.com/POWERFACTORY/

Wydarzenia i rocznice

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy



Alain Marie Pascal Prost wpisał się na trwałe w historię sportów samochodowych, jako jeden z najbardziej utytułowanych kierowców Formuły 1. Francuz, urodzony 24 lutego 1955 r. przez 12 sezonów (1980-93) skutecznie rywalizował na wszystkich ówczesnych torach wyścigowych.

Zaczynał w wieku 14 lat, gdy „odkrył” karting. W 1973 roku zdobył mistrzostwa Francji oraz Europy w kategorii junior, rok później w kategorii senior. Później startował w Formule 3, zdobywając w 1979 roku mistrzostwo Francji oraz Europy.

W 1980 roku debiutował w F1 w barwach zespołu McLaren-Ford zdobywając w sezonie 5 punktów. Kolejne trzy lata Prost rywalizował w zespole Renault, zdobywając tytuł wicemistrza (1983 r.). Od sezonu 1984 wrócił do McLarena, z którym pozostał związany aż do 1989 roku, i z którym odniósł swe największe sukcesy: wicemistrza (1984 oraz 1988) oraz mistrza F1 (1985-86 oraz 1989). W latach 1990-91 reprezentował team Ferrari. W pierwszym roku startów w Ferrari po raz czwarty w karierze został wicemistrzem. Kolejny rok zakończył „dopiero” na piątym miejscu i zapewne dlatego w 1992 roku pozostał bez zatrudnienia. Do F1 triumfalnie powrócił w 1993 roku, tym razem w zespole Williams-Renault. I chociaż rywalizację zakończył czwartym tytułem mistrzowskim (pokonując m.in. Ayrtona Sennę), Francuz postanowił zakończyć swoją karierę kierowcy F1. W latach 1997-2001 próbował swych sił, jako właściciel zespołu Prost Grand

Prix (powstały na bazie wykupionego teamu Ligier), ale bez rezultatów. To przedsięwzięcie, chyba jako jedyne w życiorysie Prosta okazało się kląpą, zespół zbankrutował.

Prost wystartował w 202 wyścigach GP F1, wygrywając 51 z nich. (Jego rekord pobił dopiero w 1993 roku Michael Schumacher). Ponadto na drugim lub trzecim stopniu podium stanął jeszcze aż 55 razy... Wśród rywali i kibiców dorobił się kilku przydomków, m.in. „The Professor”, „The Calculator” oraz po sześciu wygranych w GP Brazylii „The King of Rio”.

Sportowe osiągnięcia zostały „wzmocnione” odznaczeniem Prosta Legią Honorową V klasy, Orderem Imperium Brytyjskiego oraz (brazylijskim) Orderem Krzyża Południa. ■

W opozycji do wspa-
niałej i błyskotliwej
kariery Alaina Pro-
sta jest postać bry-
tyjskiego kierowcy
Formuły 1 Thomasa
Pryce’a. Jego kariera
w tym sporcie rozpo-
częła się w 1974 roku
w barwach zespołu
Token Racing. Zakoń-
czyła natomiast 5
marca 1977 roku, na
torze Kyalami pod-
czas GP RPA, po kosz-
marnym i jednym z najdziwniejszych wypadków
w historii F1.



Fatalna seria rozpoczęła się od awarii bolidu Renzo Zorzi, po której kierowca zjechał na pobocze i wysiadł. Z silnika na moment buchnęły płomienie i zapewne to było impulsem dla dwóch porządkowych, którzy z gaśnicami w rękach, nie zwracając uwagi na nadjeżdżające ewentualnie inne bolidy, przebiegli na drugą stronę toru. Niestety, nadjechali – obok siebie – Hans Stuck i Tho-

mas Pryce. Pierwszemu z nich udało się ominąć porządkowych. Pryce nie miał szans – wpadł na jednego z nich zabijając go na miejscu, ułamek sekundy później sam zginął od uderzenia w głowę... gaśnicą. Bolid z martwym Pryce’em pomknął dalej, uszkodzając jeszcze pojazd Jacques’a Laffite’a, rozbijając się ostatecznie o bandę.

Thomas Pryce (mający w chwili śmierci 27 lat) zdołał dwukrotnie w swej krótkiej karierze stanąć na trzecim stopniu podium. Wiele osób zajmujących się wyścigami wysoko oceniało jego potencjał i wróżyło mu, zwłaszcza gdyby przeszedł do mocniejszego zespołu, bardzo udaną karierę w F1. Niestety, los chciał inaczej... ■

1 marca 1907 roku powstała w Japonii firma Hatsudoki Seizo Co. Ltd., która w grudniu 1951 roku zmieniła nazwę – na bardziej znaną współcześnie - Daihatsu Motor Co. Ltd. Początkowo fabryka zajmowała się wyłącznie produkcją niewielkich, 6-konnych silników zasilanych gazem. W 1930 r. ruszyła seryjna produkcja silników spalinowych (500 cm³) oraz pojawił się pierwszy model samochodu – (trójkołowy) HA.

Daihatsu od lat kieruje swoje zainteresowania głównie na rynki azjatyckie i dalekowschodnie, ale też zaznacza swoją obecność w Europie. Firmowa ekspozycja od lat pojawia

się na targach motoryzacyjnych w Genewie czy Paryżu, od 2009 roku formalnie działa także w Polsce, Trudno tu jednak mówić o jakiejś silnej ekspansji na Starym Kontynencie. Może wynikać to z faktu, iż od kilkunastu lat większościowy pakiet akcji tego producenta posiada Toyota, która w lecie tego roku ma stać się już 100-procentowym właścicielem przedsiębiorstwa.

Pod koniec XX wieku, jednym z najbardziej znanych (także w Polsce) samochodów Daihatsu był model Charade. Obecnie można spotkać Cuore, Sonica czy Sirion. ■



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, Marek Kawecki, 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: Jerzy Dyszy, Mirosław Rutkowski



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl