

iauto magazyn

Numer 10 (18) 16 marca 2016



Wiadomo, że lepiej być pięknym, młodym i bogatym niż brzydkim, starym i biednym. Parafrazując to banalne porzekadło, można by powiedzieć, że lepiej jeździć samochodem pięknym, nowym i droгим, niż brzydkim, starym i tanim... Powiedzieć można, tylko sensu w tym niewiele. Bo z samochodami wcale tak nie jest. Bo cóż znaczy określenie „piękny” samochód? Dla jednego nadzwyczajną urodą przyćmiewa inne auta pancerny Hummer, kto inny znów uzna większość współczesnych aut za brzydactwa. Nie to piękne, co piękne, lecz co się komu podoba.



A cóż znaczy określenie „nowy” samochód? Znajomy właśnie kupił samochód. To całkiem nowy nabytek. Co prawda auto ma dwadzieścia trzy lata, ale dla mojego znajomego jest nowe, bo właśnie je kupił. A samochód sąsiadki? Kupiła go trzy lata temu, w salonie. Czy jeszcze jest nowy? A odnaleziony w stodole Tarpan, który stał przykryty sianem przez trzydzieści lat i ma na liczniku kilkaset kilometrów, jest nowy, czy stary?

Podobnie możemy się bawić znaczeniem słów „tani” i „drogi”. Bo co dla jednego tanie, dla innego drogie jest ponad miarę. Ktoś właśnie tanio kupił Bentleya, tanio, bo zapłacił za niego półtora miliona złotych, zamiast miliona siedmiuset tysięcy. A inny ktoś twierdzi, że uważana przez większość znajomych za taną Dacia Logan jest zbyt droga. I tak toczyliśmy spory o nic. Bo przecież w rzeczywistości nie ma żadnego znaczenia, jakim samochodem jeździmy. Ważne, żebyśmy umieli się cieszyć jazdą, żeby samochód nam (nam, a nie komuś innemu) się podobał i żeby nigdy nam nie brakowało pieniędzy na utrzymanie auta w dobrej kondycji i nienagannym stanie technicznym. A przede wszystkim, żebyśmy bezpiecznie i bez stresu dojeżdżali tam, gdzie chcemy.

Szerokiej drogi



Wydarzenia

Polska rynkiem Volvo? - str. 4

Zapraszamy na Winter Cup - str. 19



Babskie gadanie

Micra w wielkim mieście - str. 6



Technologie

Od świecek do lasera (3) - str. 12



Warsztat

Ekspert - Problemy z turbiną - str. 16

Czy warto kupować używany amortyzator - str. 17

Wywiad

Rozmowa z Tomaszem Kamińskim - str. 24



Sport

Sztafeta na Wyspach Kanaryjskich - str. 30

Muzyka

Ego nie układa się jak Lego - str. 36



Kalendarium

Wydarzenia i rocznice - str. 56



Polska rynkiem Volvo?

TEKST I ZDJĘCIA: JERZY DYSZY

Tak można przypuszczać zważywszy, że pierwsza krajowa prezentacja nowej limuzyny/kombi V90 i nieco wcześniejszego sedana S90 odbyła się w Warszawie, jedenastego marca tego roku, zaledwie 10 dni po światowym debiucie tego samochodu, mającym miejsce podczas genewskiego salonu samochodowego. W takim też tonie zabrzmiała wypowiedź samej pani ambasador Królestwa Szwecji w Polsce, p. Ingi Eriksson Fogh.

Prezentacja zapowiadała się niezwykle dostojnie, jak przystało na markę Volvo aspirującą do segmentu premium i na samo auto – pięciometrową, imponującą limuzynę. W praktyce było trochę inaczej. Choć proszono o stroje wieczoro-

rowe, to dominowały luźne ubiory licznie zaproszonej „starszawej młodzieży”, zapewne ze znamienitych kręgów. Impreza odbyła się na stojąco, w psychodeliczno/klubowym stylu. Taką była muzyka, migające oświetlenie oraz sztuczne



dymy, co sprowadziło głównego bohatera spotkania (samochód) na drugi, a nawet na trzeci plan. Bo na drugim (jeżeli nie pierwszym) ustawił się prowadzący imprezę – pewna niezwykle błyskotliwa gwiazda zawodowej konferansjerki oraz wtórujący jej specjalista od sprzedaży samochodów Volvo.

A przedstawiane auta? Trzeba powiedzieć, że większe zainteresowani budziły oblegane przez cały czas bary z licznymi, odpowiednio alkoholowymi napojami. O samochodach można było się dowiedzieć, że są och!, ach! super! oraz bardzo bezpieczne. Swoją drogą ów marketingowy nacisk Volvo na promocję bezpieczeństwa sprawia, że aż strach wsiadać. Co za dużo, to niezdrowo.



W rzeczywistości jednak szwedzka marka dzięki swemu chińskiemu kapitałowi wreszcie odżyła i ostatnio proponuje wiele nowoczesnych rozwiązań oraz przyjemną, skandynawską (cokolwiek miałyby to znaczyć) stylistykę. Tego akurat podczas warszawskiej prezentacji zobaczyć nie było można, bo w ciemności i w dymie wiele nie widać. Skądinąd natomiast wiemy, że S90 i V90 będą miały multum (jak się można było spodziewać) nie zawsze potrzebnych dodatków elektronicznych, szeroką gamę naprawdę nowoczesnych silników Diesla i benzynowych od ok. 190 KM, a jej zwieńczeniem będzie hybryda o mocy ponad 400 KM. W najtańszych wersjach samochód ma napęd przedni, zaś w mocniejszych dołączane 4x4. No i cieszyć się będzie w nich można dużą ilością miejsca, szczególnie w wielkim bagażniku V90.

Obecnie podawane ceny (można już zamawiać) zaczynają się od niecałych 190 000 zł a kończą na prawie 300 000 zł. Dostawy od lata, dokładnie od czerwca, hybryda (cena nieznana) od końca roku. ■

Micra w wielkim mieście

TEKST I ZDJĘCIA: ANNA DZIEDZIC

Choć japoński koncern nie wypuścił następcy małego hatchbacka, a wizerunek czwartej generacji Micry każdemu się już dawno opatrzył, nasza mnie ochota na babski test - jak się prowadzi, jak wygląda i czy faktycznie potrafi odnaleźć się w miejskiej dżungli?



Muszę przyznać, że początki mojej znajomości z Ms. M. były trudne. Nie mogliśmy znaleźć wspólnego języka. Tak jak w życiu bywa - dwie baby - dwa charaktery i wiele nieporozumień.

Jako kierowca w niektórych momentach oczekiwałam od niej więcej entuzjazmu, a ona stawiała na swoim i kategorycznie odmawiała współpracy. Mam tu na myśli jej zrywność i chęć szybkiego reagowania. No tak, wielu z Was pomyśli, że czego ja chcę, skoro pod maską Micry znajduje się jednostka o pojemności 1,2 generująca zaledwie 80

KM! Być może zbyt wiele, ale wydawało mi się, że samochód, który waży zaledwie 970 kg., może pozwolić sobie na wiele więcej, niż na początku proponowała mi mała M.

Pomyłki czasem się jednak zdarzają. Dlatego nie brnęłam w zaparte i postanowiłam zaprzyjaźnić się z „zielonym groszkiem”, bo w takim uroczym kolorze była testowa wersja. Później było już tylko lepiej.

Okazało się, że panna M., to samochód, który jest dość uniwersalny. Nadający się nie tylko na zakupy, ale także niedalekie wyjazdy. Pomimo,

że jej wygląd nie wzbudza tyle zachwyty co auta konkurencji, to według mnie znajduje swoje uznanie także wśród 30 latków. Wnętrze auta dość klasyczne i nieco surowe. Myśląc o tym dłuższą chwilę doszłam jednak do wniosku, że to auto ze średniej półki i trudno jest je w jakikolwiek sposób porównać do designerskiego Mini Morrisa, za kierownicą, którego zazwyczaj zasiadają „bananowi ludzie” lubiący szokować otoczenie.

Tak, jestem po trzydziestce i wiem, co należy balansować między designerskim stylem bycia, a życiem nieatrakcyjnym. Skoro wygląd

zewnątrzny nie zachwyca, pomyślałam, to może coś się zadzieje we wnętrzu. Brak kokpitowej rewolucji i wielkie rozczarowanie.

Ten fakt wywołał u mnie reakcję na nudną szaro-burą deskę rozdzielczą z bardzo przeciętnymi zegarami, ze zbyt małym okrągłym panelem klimatyzacyjnym, umieszczonym na centralnej części konsoli i wmontowanym ekranem nawigacji, który w tej wersji trzeba przyznać, nieco rozjaśniał deskę.

Ogólnie rzecz biorąc, stylistyka wnętrza nie należy do udanych. Ponadto miałam wraże- →→



nie, że zostało zaprojektowane w pośpiechu. Tak bez konkretnego pomysłu i wcześniejszych ustaleń. Twarde plastyki i mało poręczne schowki, do których nie można nic większego włożyć. A już na pewno nie można się do nich dostać, w momencie kiedy na przednim fotelu pasażera siedzi potężniejsza osoba.

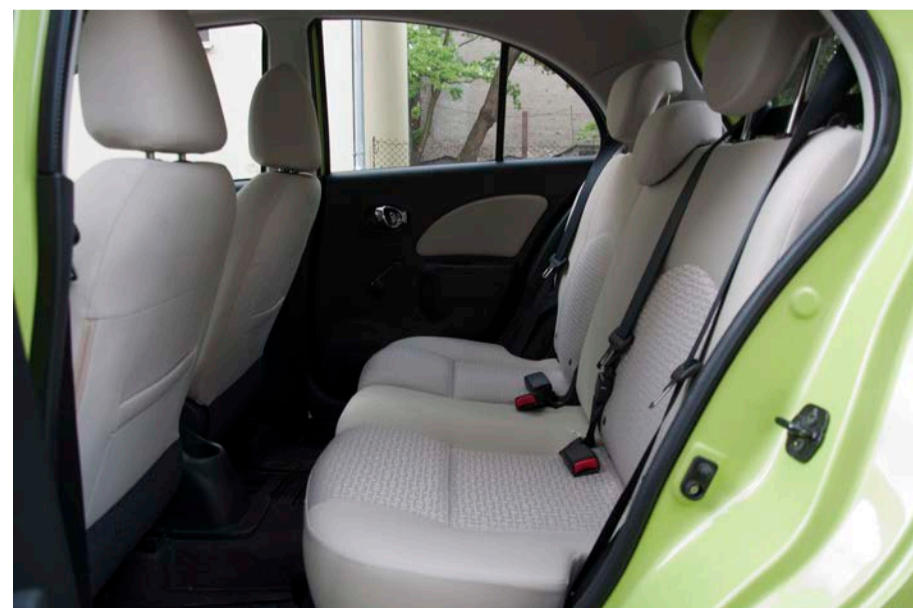
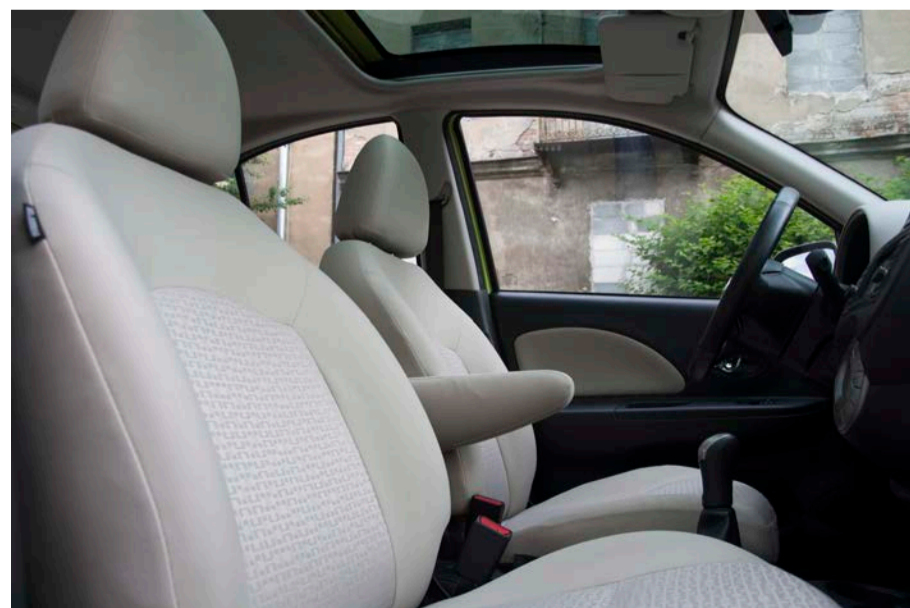
Prócz tego materiał z którego zostały wykończone elementy kierownicy, czy panel centralnej konsoli, sprawia wrażenie dość nietrwałego. Według mnie z biegiem czasu mogłyby zacząć się najwy-



czajniej w świecie wycierać, pozostawiając nieestetyczne ślady.

Sprawdziłam także, czy mały hatchback według powszechnie panującej opinii to faktycznie samochód typowo miejski. Trzeba przyznać, że zdecydowanie tak! Poruszanie się w permanentnych warszawskich korkach małą Mikrą nie męczy, a sprawia przyjemność. Autko doskonale radzi sobie z miejskim krawężnikami, dziurami oraz szybkim pokonywaniem ostrych łuków.

Ponadto dzięki zgrabnym gabarytom, znalezienie miejsca już nie graniczy z cudem, jest po prostu



łatwe. Panna M. z dziewczęcą gracją wjeżdża w najciaśniejsze miejsce postojowe. Dzięki niewielkiemu promieniowi skrętu, manewrowanie w najbardziej ciasnym miejscu, nie jest dla Micry żadnym problemem.

Niewątpliwą zaletą autka, jest to, że należy do oszczędnych samochodów. W mieście trudno nakłonić mini hatchbacka, by spalił więcej niż 8 l/100km. Natomiast poza miastem, nie trzeba bardzo się starać, by mała M. spaliła poniżej ➔





jezdne Nissana Micry zaczynają fascynować i sprawiają dużo frajdy. Jeżeli chodzi o wykończenie i design, Nissan Micra pozostaje daleko w tyle za innymi autami z tego segmentu. Jednak na miano 'miejskiego auta' zasługuje w 100 procentach. ■

5 l/100km. Warto także wspomnieć, że Micra, prócz zielonego koloru na zewnątrz (jak w przypadku testowego modelu), troszczy się o środowisko i ogranicza emisję CO₂, a także zmniejsza spalanie. To wszystko dzięki systemowi „Pure Drive”.

Moje podsumowanie:

Nie zmieści się do damskiej torebki, ale zaparkuje w najciaśniejszym miejscu. Jej gabaryty nie są duże, to też nie można od niej oczekiwać, że przewiezie pół mieszkania. Po głębszym zapoznaniu, okazuje się, że walory



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/

Od światełki do lasera

część 3

TEKST: MARIUSZ LEŚNIEWSKI
ZDJĘCIA: AUTOR, MIROŚLAW RUTKOWSKI

Motoryzacyjni eksperci w dziedzinie techniki świetlnej, prognozują iż w niedalekiej przyszłości technologia LED (diody elektroluminescencyjne) zastąpi całkowicie oświetlenie bazujące na systemach żarnikowych (lampy halogenowe) lub wyładowczych (ksenony). Jak na razie rozwiązanie to znajduje zastosowanie w topowych modelach poszczególnych koncernów, choć coraz częściej możemy je odnaleźć na liście dodatkowego wyposażenia aut popularnych segmentów.



Przewaga dzięki technice Audi Q7 z systemem Matrix LED



Kontrowersyjna bryła to połączenie japońskiej stylistyki z technologią oświetlenia LED. Lexus 300h oświetlenie Full LED.

Garść faktów.

Diody LED to przyrządy optoelektroniczne generujące światło podczas przepływu prądu przez półprzewodniki. Półprzewodnikami są związki galu: fosforek galu dla emisji światła o barwie czerwonej, zielonej lub żółtej bądź azotek galu gdy chodzi o barwę światła białego i niebieskiego. Ich wynalezienie przypada na lata 60 ubiegłego wieku. Adaptacja diod do oświetlenia samochodowego wymagała sporo czasu niezbędnego na

dopracowanie technologii i uzyskanie zadowalającej wydajności oraz spadku kosztów produkcji. Początkowo oświetlenie tego typu gościło jako element rozświetlający zestawy wskaźników czy przełączników i paneli sterujących na deskach rozdzielczych. Na początku XXI wieku światła LED-owe pojawiły się w lampach świateł ostrzegawczych – stopu i kierunkowskazów, a następnie „opanowały” tryb jazdy dziennej. Wreszcie w 2005 roku podczas salonu samo- →→



BMW serii 3 reflektor LED z bixenonami

chodowego w Barcelonie firma Hella zaprezentowała pierwszy reflektor skonstruowany całkowicie w oparciu o technikę LED. Kolejne lata doprowadziły do ewolucji technologii i przekonały kierowców o jej zaletach. Audi w 2008 roku, wyposażała model R8 w pełni funkcjonalne oświetlenie LED, na które składało się ponad 50 diod zapewniających światła mijania, drogowe, kierunkowskazy i stopu (wariant zwany Full LED).

Widzieć i być widzianym.

Na czym polega fenomen samochodowego oświetlenia elektroluminescencyjnego? Po pierwsze barwa światła jest najbardziej zbliżona do barwy światła dziennego, co daje doskonałą jakość świetlnego promienia. Po drugie, oświetlenie tego typu jest bardzo energooszczędne. Szacunkowe zapotrzebowanie mocy dla przednich reflektorów skonstruowany w technologii LED, to jakieś 40-50 W, a w przypadku lamp tylnych ok 8-12 W. W porównaniu do tradycyjnych reflek-

torów halogenowych (wymagających minimum 110 W) są to wartości ponad dwa razy większe, co bezpośrednio przekłada się na zużycie paliwa jak i energii elektrycznej którą musi wyprodukować alternator.

Kolejnym istotnym faktem jest trwałość diod sięgająca nawet 100 000 godzin pracy. Diodą nie przeszkadza proces ich zapalania i gaszenia (dla żarówki halogenowej każdy cykl włączenia/wyłączenia może być ostatnią fazą użytkowania). Diody doskonale oświetlają drogę wyraźnym białym światłem i nie wymagają skomplikowanych zwierciadeł reflektorów (zwykle stosuje się układ kilku zgrupowanych diod zwanych matrycą), więc ich sprawność wykorzystania strumienia światła jest ogromna. Zastosowanie oświetlenia LED podnosi bezpieczeństwo pojazdu w myśl zasady „widzieć więcej i być widzianym”, a szybki czas uruchomienia diody wynoszący zaledwie 1/1000 sekundy jest niezmiernie istotny w przypadku tylnych świateł stopu. Niestety do prawi-



DS 4 francuska awangarda - reflektor ksenonowy plus matryce LED

dłowej pracy reflektora LED-owego niezbędny jest zaawansowany moduł elektroniczny sterujący jasnością, a także układ chłodzenia przestrzeni wewnątrz lampy oraz system monitorujący temperaturę diod. Natychmiastowa reakcja matryc diodowych i nowoczesne elektroniczne sterowanie pozwala na opracowanie układów oświetlenia które daleko wykraczają poza zakres możliwości systemów lamp ksenonowych. Pojedyncze diody w matrycy mogą zostać włączane lub wyłączane tak aby nie oślepić jadących z przeciwka, co nie przeszkadza aby reszta matrycy świeciła daleko siężnym snopem rozświetlając drogę jak i obszar graniczny. Rozwiązanie takie zwane Matrix LED i stosowane w modelach koncernu Audi znakomicie sprawdza się w rzeczywistości (iAuto nr 7/2015), udowadniając jeszcze raz przewagę oświetlenia LED nad halogenami i ksenonami. Nie tylko marki premium mogą pochwalić się stosowaniem zaawansowanych matrycowych reflektorów LED, właśnie Opel kontynuuje prace

nad systemem oświetlenia opartym na podobnej zasadzie by wkrótce zaoferować go w swoich modelach.

Wyzwanie dla stylistów.

Projektanci samochodowi dostali nowe możliwości kreacji bryły pojazdu dzięki połączeniu technologii oświetlenia LED ze stylistyką auta. Poszczególne matryce świetlne zabudowane w reflektorach stały się doskonałym narzędziem pozwalającym na formowanie wizerunku samochodu i podkreślenie jego oblicza. Wnętrze pojazdu dzięki zaadoptowaniu LED-owych podświetleń (np. użyciu cienkich pasków diod) zyskuje inny charakter - którego barwa może się jeszcze zmieniać. Wymiernego znaczenia zaczyna nabierać komunikacja z kierowcą bazująca na zasadzie sygnałów świetlnych np. podświetlające się koło kierownicy które powiadamia o potrzebie przejęcia kontroli nad samochodem i zakończeniu trybu jazdy autonomicznej. (cdn) ■

CZYTENICY PYTAJĄ - EXPERT ODPOWIADA

Na nasz redakcyjny mail od czasu do czasu przychodzą najróżniejsze pytania od naszych Czytelników. Każdemu staramy się odpowiadać indywidualnie, jednak w tym przypadku postanowiliśmy wyjaśnienia naszego eksperta, inż. Mariusza Leśniewskiego przedstawić wszystkim Czytelnikom. Starszych samochodów z silnikami Diesla jeździ po polskich drogach bardzo dużo, a opisane zachowanie może zdarzyć się w każdym z takich aut. Ewentualne pytania prosimy kierować na nasz redakcyjny mail: iautopolska@gmail.com

Szanowna Redakcjo,

Mam pewien problem z samochodem, w Internecie znajduję różne sprzeczne opinie a chcę wiedzieć co może powodować problemy zanim pojadę do warsztatu. Niby wszystko z samochodem jest w porządku, ale nieraz zdarza się, że na autostradzie lub przy przyspieszaniu na 3 albo 4 biegu zapala się check engine i turbina przestaje działać. Po zatrzymaniu i odpaleniu wszystko jest dobrze, aż do następnego razu. Mam Forda Mondeo z 2001 roku z silnikiem TDCI 2l. Czy muszę się przygotować na duże wydatki i czy tylko w ASO mogę naprawić auto?

Podobny problem zgłaszał kierowca jeżdżący Volvo z 2006 roku, też Diesel, pięciocyylindrowy. Zachowanie analogiczne, pod dłuższej jeździe z prędkością autostradową na tablicy zapala się kontrolka defektu silnika i turbina przestaje działać.

Problemy z turbiną odpowiedź eksperta:

Problemy które opisuje właściciel Forda Mondeo i Volvo nie muszą oznaczać uszkodzenia turbosprężarki, lecz mogą dotyczyć również systemów które sterują jej pracą bądź są bezpośrednio powiązane z układem doładowania. Ważną wskazówką jest fakt iż po wyłączeniu silnika i ponownym uruchomieniu wszystko wraca do normy. Niezbędna w takim przypadku jest diagnostyka komputerowa uwzględniająca odczyt pamięci usterek i co jest istotne dynamiczny zapis wartości poszczególnych parametrów (ciśnienie doładowania, temperatura silnika, dawkowanie paliwa itp.) podczas jazdy. Ideałem było by wywołanie wspomnianego stanu, i szczegółowy wgląd do poszczególnych parametrów. Jak zauważyli kierowcy, po ponownym uruchomieniu silnika, samochód odzyskuje moc, co bezpośrednio świadczy o skasowaniu błędu przez sterownik podczas wyłączenia zapłonu. Stąd możemy wnioskować iż błąd nie musi posiadać ważnego priorytetu gdyż jest automatycznie kasowany. Bardzo poważne błędy zostają i do ich usunięcia wymagany jest komputer diagnostyczny.

Z drugiej strony sytuacja może dotyczyć jakiegoś nastawnika bądź czujnika, który po wyłączeniu zapłonu wraca do normy. Podczas jazdy i obciążenia silnika ponownie wysyła błędny sygnał, który zapoczątkowuje ograniczenie mocy silnika i przejście w stan pracy awaryjnej. Bardzo często w opisywanym przypadku dochodzi do nieprawidłowości w systemie zmiennej geometrii łopatek turbosprężarki. Łopatki zacinają się w określonej pozycji i tak pozostają, co ogranicza ciśnienie doładowania i powoduje spadek mocy, zapalając kontrolkę check engine. W tym przypadku mielibyśmy do czynienia z usterką mechaniczną turbosprężarki. Jednak kluczowa jest diagnoza komputerowa, o której pisałem na wstępie. Sprawdzeniu w tym przypadku podlega również układ podciśnień sterujących pracą turbosprężarki jak i układów powiązanych takich jak np. zawór EGR. Sądzę, że gdyby problem był bardzo poważny, to brak mocy występowałby przez cały czas, a zwykle uszkodzeniu turbosprężarki towarzyszą dodatkowe symptomy, takie jak dymienie, hałaśliwa praca, nadmierne zużycie oleju. Niemniej jednak sytuacja, którą opisują właściciele diesli wpływa na bezpieczeństwo jazdy i wizytę w warsztacie należy wykonać jak najszybciej. ■

Czy warto kupować używany amortyzator?

Każdy właściciel starszego samochodu stara się zoptymalizować koszty naprawy, biorąc pod uwagę rynkową wartość auta. Są jednak elementy, na których pod żadnym pozorem nie wolno oszczędzać!

Sprawny amortyzator nie tylko poprawia komfort jazdy, ale przede wszystkim zapewnia optymalne przyleganie każdej z opon samochodu do nawierzchni drogi, także w zmiennych warunkach dynamicznej jazdy i gdy nawierzchnia ta jest nierówna. Bez spełnienia tego warunku kierowcy trudno będzie zapanować nad autem, co w konsekwencji stworzy skrajnie niebezpieczne sytuacje. Szczególnie niebezpieczna, i to niezależnie od konstrukcji oraz sprawności pozostałych elementów zawieszenia, jest niesprawność amortyzatorów powodująca odrywanie się kół od jezdni podczas awaryjnego hamowania. Zjawisko to potęguje się w samochodach wyposażonych w ABS (czyli w znacznej większości aut). Niedostateczne przyleganie kół do nawierzchni (ich podskakiwanie podczas hamowania) skojarzone z prawidłowym działaniem układu ABS prowadzi nawet do całkowitego zaniku siły hamowania! W takim przypadku wręcz lepiej byłoby nie mieć w swym samochodzie ABS, ale na to kierowca nie może już nic poradzić. Efekt – to właśnie na skutek niesprawności amor-

tyzatorów mocne hamowanie autem z dobrze działającymi hamulcami może skończyć się uderzeniem w przeszkodę.

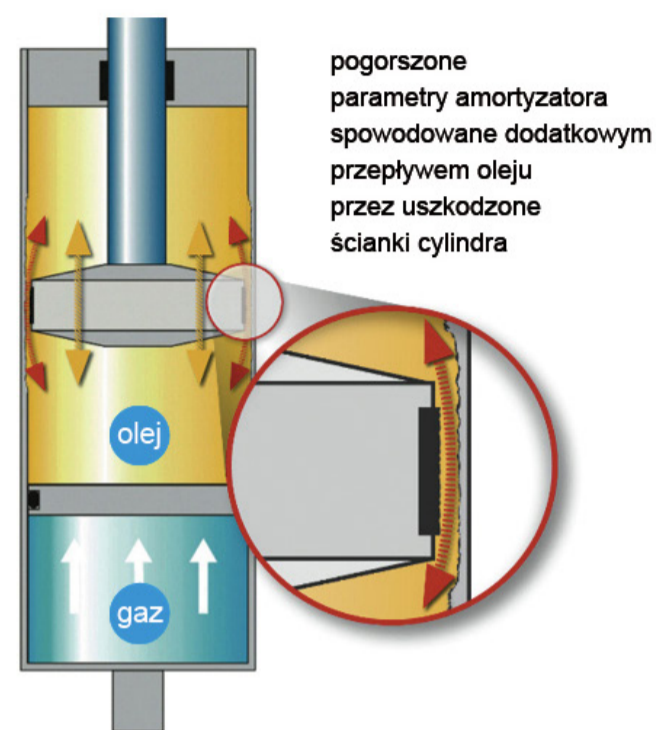
„Na zużycie amortyzatorów wpływa wiele czynników, nie zawsze są one związane z jakością drogi. Bardzo często do ich uszkodzenia przyczyniają się sami kierowcy np. podczas przejazdów przez progi zwalniające czy pokonywaniu krawężników” mówi Andrzej Chmielewski, doradca techniczny IHR. Dodajmy od siebie, że spadek sprawności tłumienia ruchów podwozia najczęściej następuje stopniowo, bez wyraźnych przyczyn, innych niż postępujące zużycie elementów amortyzatorów. „Oznak świadczących o niesprawności amortyzatorów może być wiele, od kołysania nadwozia, poprzez nienaturalne wibracje układu kierowniczego, na nurkowaniu przodu podczas hamowania kończąc. Przyczyną się one także do szybszego i nierównego zużycia bieżnika opon”. Niestety, stopniowy proces narastania tych niesprawności (w przeciwieństwie do nagłej awarii, np. urwania tłoczyska czy mocowania amortyzatora), bardzo często powoduje, że kie-

rowca ich nie zauważa i wręcz przyzwyczajają się do niedobrego zachowania samochodu. W takim przypadku kierowca może przekonać się o złym działaniu bardzo boleśnie, ale dopiero podczas nagłego manewru, np. omijania przeszkody lub wspomnianego mocnego hamowania.

Zbliżająca się niedługo sezonowa wymiana opon powinna być okazją do oględzin wizualnych amortyzatorów. Osadzające się na nich tłuste zabrudzenia mogą świadczyć o wycieku oleju, a tym samym nieodwracalnym uszkodzeniu amortyzatora. Należy jednak zaznaczyć, że minimalny ślad oleju w okolicy uszczelnienia tłoczyska amortyzatora, można uznać za zjawisko dopuszczalne, skłaniające jedynie do częstszej kontroli wzrokowej tego elementu.

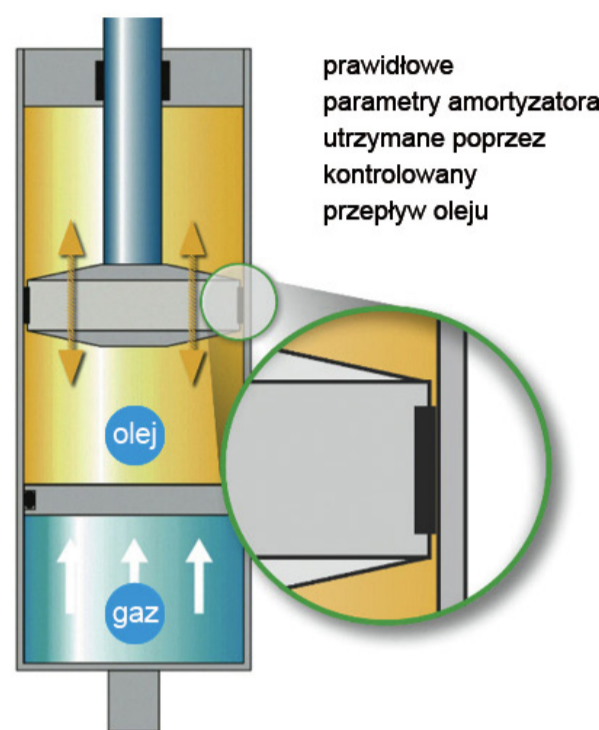
Jeżeli uszkodzenie jest wyraźne, rozpoczyna się poszukiwanie zamiennika, którego cena powinna odpowiadać wartości rynkowej pojazdu. A najlepiej, żeby była jak najniższa! Dlatego też część właścicieli samochodów decyduje się na kupno amortyzatorów używa-

A Uszkodzony amortyzator



pogorszone parametry amortyzatora spowodowane dodatkowym przepływem oleju przez uszkodzone ścianki cylindra

B Sprawny amortyzator



prawidłowe parametry amortyzatora utrzymane poprzez kontrolowany przepływ oleju

bilstein.de
bilstein-amortyzatory.pl



nych. Takich ofert jest pełno na portalach aukcyjnych, giełdach czy złomowiskach. Czy warto ryzykować taki zakup? „Każdy z nas stara się maksymalnie oszczędzać na eksploatacji i częściach do samochodu. Niektóre elementy karoserii czy wnętrza można wymienić na używane, ale są też podzespoły, na których nie wolno oszczędzać” dodaje Andrzej Chmielewski. „Kupując używany amortyzator zwykle nic nie wiemy o jego historii i stanie technicznym. Aby go naprawdę ocenić, trzeba by przeprowadzić laboratoryjny test, a wiąże się z jego... fizycznym zniszczeniem”.

Oczywiście jest w tym sporo przesady. Możliwe jest badanie wymontowanych amortyzatorów na specjalistycznym stanowisku kontrolnym. Jednak prawie nikt tego nie robi, bo wiąże

się to ze sporą uciążliwością i kosztami (takich stanowisk jest nawet w specjalistycznych warsztatach bardzo niewiele, choćby dlatego, że standardowe amortyzatory są dziś nierozbieralne, a więc nie podlegają naprawom). W rezultacie możliwe jest, że kupując używane amortyzatory trafimy na części nie zużyte i nie uszkodzone, pochodzące np. z rozbitego ale prawie nowego samochodu, ale znacznie łatwiej trafić na amortyzatory w złym stanie technicznym.

Zamiast poszukiwać używanych amortyzatorów warto przyjrzeć się ofercie ich producentów i mówimy tu raczej o ofercie sprawdzonych, markowych wytwórców. Wówczas okaże się, że fabrycznie nowe nie kosztują fortuny, a zyskujemy dodatkowo pewność, że są sprawne i posłużą nam przez kolejne lata.

Wymiana amortyzatora powinna być zawsze przeprowadzana parami na tej samej osi. Dodatkowo ocenić trzeba, a najlepiej wymienić górne mocowanie (to dotyczy tzw. kolumn MacPhersona), lub gumowe części w obu mocowaniach, w przypadku amortyzatorów w innych rodzajach zawieszenia samochodu. Przy okazji dobrze jest także ocenić stan sprężyn zawieszenia, które w wiekowym aucie mogą być odkształcone lub nawet złamane. Te części (również wymieniamy je parami) stosowane w popularnych samochodach również nie są bardzo drogie. W rezultacie, jeżeli skontrolujemy też przeguby w naszym zawieszeniu, do nowego sezonu przystąpimy z samochodem całkiem sprawnym podwoziowo. ■

Na podstawie materiału agencji Proautomotive (Bilstein), z własnymi uzupełnieniami redakcji.

ZAPRASZAMY

W najbliższą niedzielę odbędzie się ostatnia tej zimy runda z cyklu Motointegrator Królewski Winter Cup 2016. Organizator tajemniczo podkreśla, że impreza odbędzie się w Światowy Dzień Wróbla, być może kryje się w tym jakaś niespodzianka dla uczestników.

W takiej imprezie co najmniej raz powinien wziąć udział każdy kierowca, dotyczy to zarówno dziewczyn, jak i chłopaków, pań i panów, tych, którzy lubią rywalizację i szybką jazdę oraz tych, których to nie kręci. Poza zabawą, rywalizacją, emocjami można w bezpiecznych warunkach poznać swój samochód i swoje możliwości. A umiejętności nabyte podczas ćwiczeń na trasie rally sprintu mogą procentować w normalnym ruchu drogowym. I nie chodzi tu wcale o jadę powyżej dopuszczalnych przepisami prędkości.

Redakcja i**auto** zaprasza na imprezę Automobilklubu Królewskiego.

Program i elementy regulaminu:

Termin: 20 marzec 2016 (niedziela)

Miejsce: Teren Wyścigów Konnych w Warszawie

Liczba uczestników: 120

Wpisowe: 180 zł (członkowie AK Królewskiego - 160 zł)

Podział na klasy:

Klasa 1: do 1150 cm³

Klasa 2: powyżej 1150 i do 1400 cm³

Klasa 3: powyżej 1400 i do 1600 cm³

Klasa 4: powyżej 1600 cm³ do 2000 włącznie

Klasa 5 – samochody o pojemności powyżej 2000 cm³ (wyłączając wszystkie modele i roczniki Subaru Impreza, Subaru Legacy i Mitsubishi Lancer wyposażone w turbosprężarkę)

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

Klasa Gość: zawodnicy posiadający licencje sportu samochodowego z wyjątkiem licencji kartingowej oraz licencji R co-driver.

Na każdej eliminacji jest przyznawany puchar/nagroda dla najszybszej kobiety. Dla pozostałych dziewcząt na pewno będą czekać upominki.

Kierowca musi posiadać:

- ubezpieczenie OC (NNW zalecane)
- prawo jazdy
- dowód rejestracyjny z ważnym przeglądem
- pozwolenie właściciela na użycie auta
- gaśnicę
- kask lub kaski, jeśli jedzie załoga.

Na wynik składają się czasy pięciu przejazdów trasy. Ostatni przejazd traktowany jest jako

POWER STAGE czyli jest dodatkowo premiowany punktami (jak w WRC) w klasyfikacji końcowej.

Pomiar czasu fotokomórką. Start co 30 sekund, z dwukrotnym zapoznaniem „na kołach”, z wynikami on line dostępnymi w mobilnym biurze.

Za pierwsze trzy miejsca w klasach i w generalce na tym odcinku, uczestnicy otrzymują odpowiednio 3,2,1 pkt za 1,2,3 miejsce!





Autotrade Sp. z o.o.

dealer Mercedes-Benz

<http://www.autotrade.mercedes-benz.pl>

ul. Mrówcza 218, Warszawa-Anin



Jest rysownikiem, mechanikiem samochodowym, menadżerem, modelarzem, pasjonatem samochodów i sportów samochodowych oraz prezesem Automobilklubu Królewskiego. Zakochany w żonie i... w Warszawie z połowy XX wieku. Z Tomaszem Kamińskim rozmawia Mirosław Rutkowski.

Mirosław Rutkowski: Mówisz o sobie, że jesteś człowiekiem motoryzacji. A jaki masz zawód?

Tomasz Kamiński: Po szkole podstawowej uczyłem się w Technikum Samochodowym w specjalności technik-mechanik. Potem odbyłem studia menadżerskie.

Czy Technikum było wyborem wynikającym z zainteresowań, czy odwrotnie, ta pasja narodziła się w technikum?

Tak naprawdę motoryzacja to już była od małego, odkąd pamiętam. Nie wiem, skąd się wzięła ta pasja, rodzice samochodami nie interesowali się



niemal w ogóle, tata nie miał nawet prawa jazdy. Myślę, że to moje zamiłowanie do samochodów zaszczeplił mi dziadek, kiedy na kolanach woził mnie po łąkach w okolicach Ostródy. Miałem wtedy dwa, może trzy lata i wiem o tym tylko z opowieści. A może pasjonowałam mnie dziecienny samochodzik na pedały? Gdzieś mam takie zdjęcie...

Pracę zacząłeś zgodnie z zawodem?

Nie, tak naprawdę technik-mechanik zatrudnił się w firmie, która produkowała okna. Wzięło się to stąd, że dorabiałem sobie tam w wakacje i po szkole znalazłem pracę. Ale nie trwało to długo, po czterech miesiącach trafiłem tam, gdzie bardzo chciałem, czyli do Fabryki (Fabryki Samochodów Osobowych – red.). Mama też pracowała w Fabryce, i dzięki jej znajomości z dyrektorem Raczko, dostałem się do Zakładu Nr. 2, czyli na Spawalnię. No i tam spędziłem dwa i pół roku. Między innymi pracowałem w kontroli jakości przy Polonezie i Matizie, a docelowo trafiłem na linię Lanosa. Znałem ten samochód od podszewki.

Dużo było w produkcji defektów, niedoróbek i błędów?

Bardzo dużo. Później mnie blacharze nienawidzili, jestem taką osobą, u której wszystko musi być idealne, jestem trochę pedantyczny.

To chyba przeszkadza w codziennym życiu?

Czy przeszkadza? Zależy w których momentach. Zazwyczaj ludzie doceniają to, że człowiek jest skrupulatny i dokładny. Dlatego też przy wielu projektach brałem udział, na przykład ostatnie cztery miesiące mojej pracy w FSO spędziłem w gabinecie szefa wydziału i robiłem karty wytycznych operacji każdego stanowiska linii produkcji Lanosa. A to się wiązało z tym, żeby narysować poszczególne elementy, oznaczyć każdy punkt, opisać go, podać ilość i czas.

To był chyba bardzo przyjemny czas, wykorzystywałeś wiedzę i umiejętności rysownika w procesie produkcji samochodu?

Tak, ładnie się wszystko połączyło. No i nie musiałem się przebierać w robocze ubrania, tak jak to na linii produkcyjnej obowiązywało. Siedziałem sobie w biurze u szefa, co było wówczas pewnego rodzaju wyróżnieniem. Myślałem, że ten duży projekt spowoduje, że zostanę dostrzeżony, ale okazało się, że w dniu, w którym skończyłem ostatnią kartę, skierowano mnie znowu →





na linię produkcyjną. Musiałem poszukać sobie innej pracy. Zatrudniłem się w warsztacie samochodowym. Mój szef przydzielił mnie do budowy swojego pojazdu, opartej na konstrukcji Forda Sierry repliki Lotusa Seven. Auto nazywało się Victor 7 na cześć jego syna.

A kiedy i jak pojawiło się u Ciebie zainteresowanie sportem samochodowym?

Oj, to było chyba jeszcze w szkole podstawowej. A nawet wcześniej. Mama mnie zabierała na dni dziecka, które organizowane były w FSO i tam były sportowe samochody. Bardzo mi się podobały, potem zacząłem się tym coraz bardziej interesować, oglądałem rajdy w telewizji. Momentem przełomowym, mocnym wstrząsem była dla mnie śmierć Mariana Bublewicza. Bardzo mocno dotarło do mnie to, że ten sport jest nie tylko piękny, ale też śmiertelnie niebezpieczny. Od tamtej pory zacząłem śledzić rajdy, w 1995 pojechałem na Barbórkę, pamiętam jak na Gwiazdzistej, przy Miasteczku (Miasteczko Ruchu Drogowego, zlikwidowane w latach 90. – red.) Hołowczyc nawrócił między samochodami i wszystkie alarmy się powłączały. Robiłem wtedy swoje pierwsze zdjęcia, ojciec pożyczył mi swojego Zenitha, ale po kilku zdjęciach zerwała się migawka. Potem był mój pierwszy start w KJS-

-ie w 1997 roku, Maluszkim, od taty. Mieliśmy chyba ósme miejsce od końca. W szkole średniej kolega zbudował Malucha, jego auto więc on był kierowcą, ja pilotem. Jeżdżąc z kolegą poznałem moją żonę. Ona sędziowała, ja jeździłem, co po jakimś czasie skończyło się ślubem. No i trochę się odsunąłem od jeżdżenia, chociaż mentalnie wciąż sport był mi bliski.

Wiem o Twoim zamiłowaniu do starej Warszawy. To się nijak nie wiąże ze sportem ani z motoryzacją.

No nie wiąże się. Ale jestem zauroczony Warszawą, szczególnie jej historią wojenną, powojenną, jak i tuż przedwojenną. Warszawa jest niesamowita jeśli chodzi o architekturę, jej namacalne dowody historyczne, te fragmenty, które się zachowały i te odbudowane. Chociażby Starówka, która była bardzo zniszczona, fajnie że ją odbudowano. Ja sobie usiłuję wyobrazić, jak miasto wyglądało faktycznie i odnajduję to na zdjęciach, na jakichś filmach.

Masz jakieś szczególne, Twoje magiczne miejsce w Warszawie?

Tak. Jest to ulica Prózna. Po sąsiedzku, właśnie tu jesteśmy. Zachowała się tylko w części, ale dwa może trzy budynki się zachowały. Od

strony Placu Grzybowskiego można poczuć ten dawny klimat, jeszcze przedwojenny.

A budowie czy dzielnice takie, jak Pałac Kultury, MDM?

Ja próbuję sobie wyobrazić, jak to wyglądało dawniej. Co było tu, gdzie stoję. Dajmy na to – mamy taką kapsułę czasu i przenosimy się 70 lat wstecz. Może teraz siedzimy na jakimś podwórzu żydowskiej kamienicy, albo w pracowni biednego Żyda, krawca? A może w salonie bogatego przedsiębiorcy? To jest niesamowite. Stojąc przed Pałacem Kultury mam to samo, kapsuła czasu i przenoszę się w ułamku sekundy 80 lat wstecz. Gdzie jesteśmy, gdzie się budzimy? Próbuję sobie w danym miejscu odtworzyć co tam było. Jak to wszystko wyglądało. A jak wyglądałaby Warszawa dzisiaj, gdyby nie została zburzona?

Z Pałacem Kultury kojarzy się Warszawa M 20, a właściwie Pobieda. I jedno i drugie to kosztowne „prezenty” Stalina. A oba w pewien sposób łączą się z Twoimi zainteresowaniami.

No tak. Ale może dzięki temu była Fabryka, gdzie produkowaliśmy Poloneza, który był prawie nasz, wcześniej była Syrena, potem licencja Fiata 125p, wiele prototypów, na przykład Wars, jakoś zaistniała polska motoryzacja. Ale jeśli by nie było tych niby prezentów, które nas związały, to kto wie, może mielibyśmy znacznie więcej własnych pomysłów, lepsze licencje, nowoczesne konstrukcje i może nasze samochody byłyby konkurencyjne dla największych marek świata. A dziś nie mamy nic, polskiej motoryzacji nie ma.

Czy coś jeszcze można ratować, warto zachować?

Przede wszystkim pomysły. Nasze konstrukcje, które powstawały w Falenicy, a nigdy nie ujrzały światła dziennego. I robić wszystko, żeby to wskrzesić. Nie tą dawną, ale odbudować motoryzację, oczywiście współczesną. Wspierać trzeba te małe firmy, które próbują wskrzesić dawne pomysły we współczesnej technice. Wiadomo że to się wiąże z ogromnymi wydatkami...

Sądysz, że możliwe jest zaprojektowanie samochodu, opracowanie technologii, uruchomienie produkcji i takie zorganizowanie całego biznesu, że to się opłaci? We współczesnym świecie?

Myślę, że tak. Nie znam tych wszystkich eko-

nomicznych spraw, ale myślę, że byłoby to do zrobienia. Jest wskrzeszana nasza Syrenka w Kutnie, nie jest to może ideał, ale coś się dzieje, są ludzie, pasjonaci, którzy wierzą w powodzenie i pracują. To jest takie zarzucenie wędki. Zaczynamy od prostych konstrukcji, fakt, że opartych na technologii zachodniej, ale kto nam broni przy rozwoju i pozyskiwaniu pieniędzy i środków coraz bardziej wykorzystywać pomysły naszych konstruktorów, naszych inżynierów?

Czyli Twoim zdaniem w Warszawie powinna znów działać fabryka samochodów?

Jest moim marzeniem, żeby była taka fabryka, konkurencyjna dla światowych marek. Naprawdę mamy zdolnych ludzi, którzy szukają szczęścia w świecie. Bardzo wielu inżynierów, stylistów pracuje dla najbardziej renomowanych firm. Dlaczego nie mogliby tego samego robić u nas, tworząc nasz superprodukt, supersamochód?

Jak i kiedy wpadłeś na pomysł stworzenia Automobilklubu Królewskiego?

Tak naprawdę pomysł powstania klubu to jest pochodna wielu rzeczy. Przede wszystkim zamiłowanie do sportów samochodowych. A poza tym, to po prostu chciałem organizować ciekawe i cieszące ludzi imprezy. W tamtym czasie służbowo jeździłem w okolicach Pułtuska i tak mnie tamte drogi zauroczyły, że pomyślałem, że można zrobić tam rajd. Namówiłem znajomego mojej Agnieszki, pana Jacka Pietusiewicza i pomagałem mu przy organizacji dwóch edycji Rajdu Św. Krzysztofa. To był 2007 i 2008 rok, a ludzie do dziś wspominają z wielkim sentymentem. Pomyślałem sobie, dlaczego nie miałbym robić sam takich imprez, jakie chcę, takich, jakie podobają się ludziom. Amatorskich, ale żeby poczuli smak prawdziwych rajdów. No i w 2008 roku postanowiliśmy założyć klub.

A skąd nazwa Królewski?

Ooo! Nad tym długo myśleliśmy. Pomysłów było bardzo wiele. Chcieliśmy być warszawskim klubem, w logo znalazł się Zamek Królewski, no i klub jest Królewski.

Nie obawiasz się, że pewnego dnia dowiesz się, że klubowicze odwołują Ciebie i już nie kierujesz swoim projektem?

Klub działa zgodnie z prawem o stowarzy- ➔➔

szeniach, czyli demokratycznie. No i tak się może zdarzyć, bo to klubowicze wybierają sobie prezesa. Jak dotychczas jestem prezesem, nikt mnie nie zdezonizował, ale jest taka opcja. Na razie wszyscy akceptują moją koncepcję i sposób działania.

Czym klub się zajmuje?

Organizujemy imprezy, które cieszą się dużym uznaniem i dużą frekwencją. Mamy konkretny plan na przyszłość... Odeszliśmy od organizowania KJS-ów na rzecz rally sprintów z powodu kosztów. Chociaż i rally sprint też musi być zrobiony według reguł i zasad, które zapewnią bezpieczeństwo, zgodnie z wymogami PZMot. Imprezy muszą być awizowane, muszą być zabezpieczenia na najwyższym poziomie. Sporo kolegów ma ciekawe auta zabytkowe i klasyczne, powstała więc sekcja samochodów zabytkowych. Jest kilkunastu zawodników jeżdżących na wysokim poziomie. Jednym z moich marzeń jest to, aby w RSMP przy nazwisku liczącego się zawodnika pojawiała się nazwa naszego Klubu. Myślę, że niebawem Michał Ratajczyk sprawi, że moje marzenie się spełni. Jeździ bardzo dobrze i myślę, że w RSMP będzie odnosił sukcesy. Potrafi jeździć, pokazał to już na Barbórcie i na Karowej.

Pewnie możesz sam trochę sportowo pojeździć na imprezach klubowych?

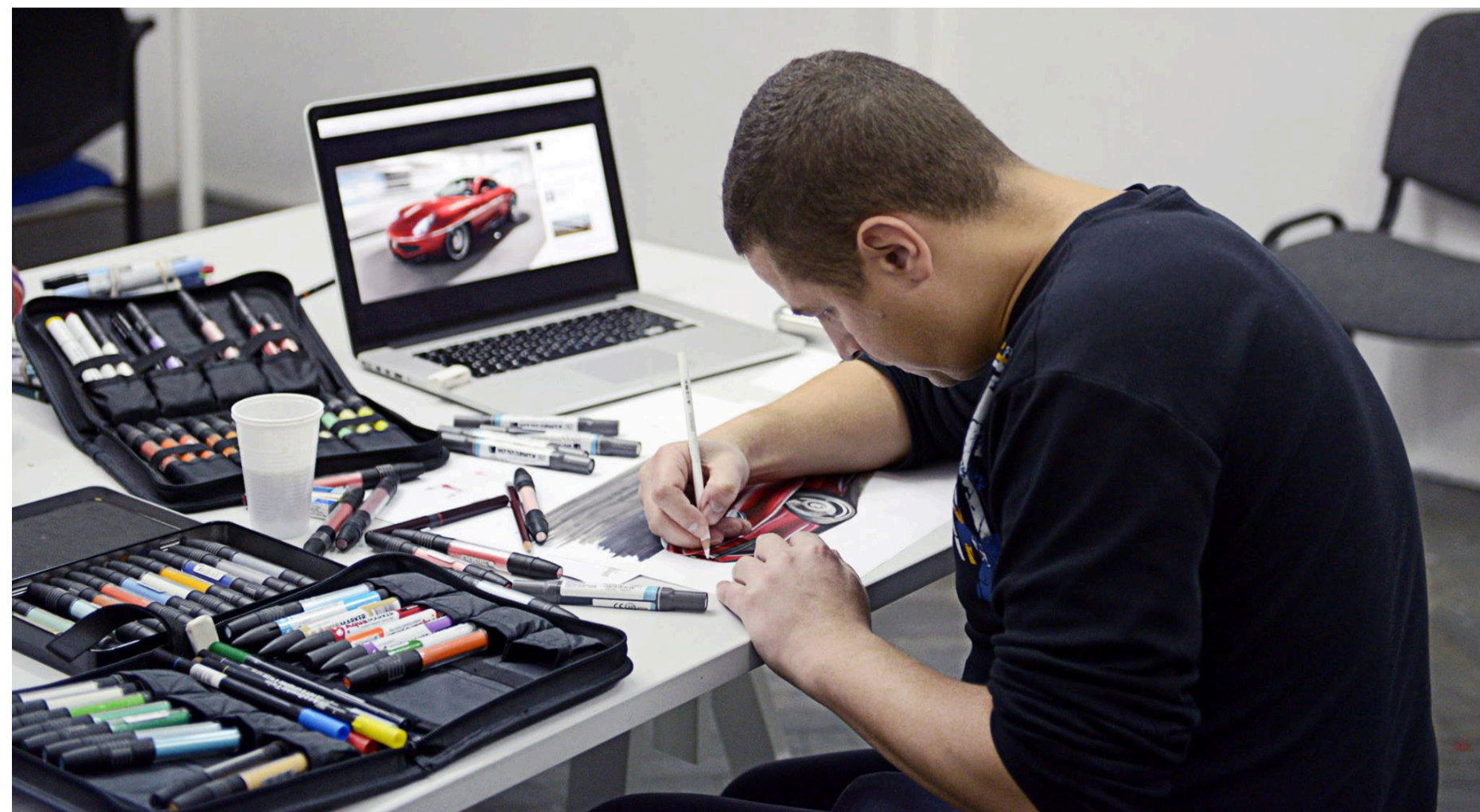
Nic z tego. W czasie imprezy jestem kłębkim nerwów. Dopiero jak ostatni zawodnik skończy napięcie trochę spada, ale wtedy jest tylko zmęczenie. Nie, ja w czasie imprez klubowych nie mogę startować. Na koniec, kiedy impreza się odbyła, uczestnicy są zadowoleni czują radość i satysfakcję z tego, że zrobiliśmy coś fajnego. Robimy to dla ludzi, ale w jakimś sensie też i dla siebie. Po to, aby usłyszeć, że zrobiliśmy fajną imprezę, że uczestnicy są zadowoleni i mówią, że chcą do nas przyjeżdżać na kolejne.

Twój samochód marzeń?

Musiałbym go narysować. Wiele aut mi się podoba. Najbardziej cenię sobie w samochodzie trądkę, silnik i schludny wygląd. Jest takich samochodów sporo. Kiedyś chciałem mieć Subaru, to był czas mistrzostwa Europy wywalzonego przez Hołowczyca. Teraz rajdówki już są zupełnie inne od tych, którymi można normalnie jeździć. Jeżdżę Seatem Leonem, to auto pomimo silnika Diesla ma charakter. Kierownica, dźwignia zmiany biegów, fotele, obrotomierz podkreślają nieco sportowy styl. Ale jeśli pytasz o mój samochód marzeń, to takiego nie ma.

Jak sobie wyobrażasz siebie za 10 lat?

Chcę się rozwijać. Myślę, że z czasem Klub będzie moim pracodawcą, wtedy realizacja pla-



nów będzie szybsza. A jest co robić. Poza tym chcę rysować, mam rodzinę, chcę wrócić do modelarstwa, poznawać Warszawę.

Czego nie znosisz u ludzi?

Brak zrozumienia dla innych. Nie lubię egoizmu, samolubstwa, braku realizmu, braku dobrej woli. Wynoszenia się nad innych.

Jeszcze zapomniałem zapytać o rysunki... Rysujesz samochody, jakie?

Tak. Przede wszystkim rajdowe. Oczywiście interesują mnie samochody jako bryła, forma plastyczna, ale naprawdę kręcą mnie samochody rajdowe. Dynamika i legenda. Uczęszczałem na kursy projektowania samochodów, wysyłałem projekty na różne konkursy, ale to było sporadyczne, nigdy nie poświęciłem temu tyle czasu, ile potrzeba. Wiadomo, mam pracę zawodową, klub, jest jeszcze życie prywatne, a to wszystko pochłania wiele czasu.

Preferujesz jakąś konkretną technikę? Tworzysz na tablecie czy raczej klasycznie?

Klasycznie, na papierze. Szkic robię ołówkiem, potem akwarela. Ostatnio polubiłem markery, trzeba rozgrzyść technikę tworzenia markerem, przede wszystkim trzeba cały proces zaplanować. No i nie można wprowadzać zmian. Akwarela pozwala na poprawki, można też jasnym odcieniem kryć ciemniejsze partie.

A nie próbowałeś farb olejnych, blejtramu z płótnem?

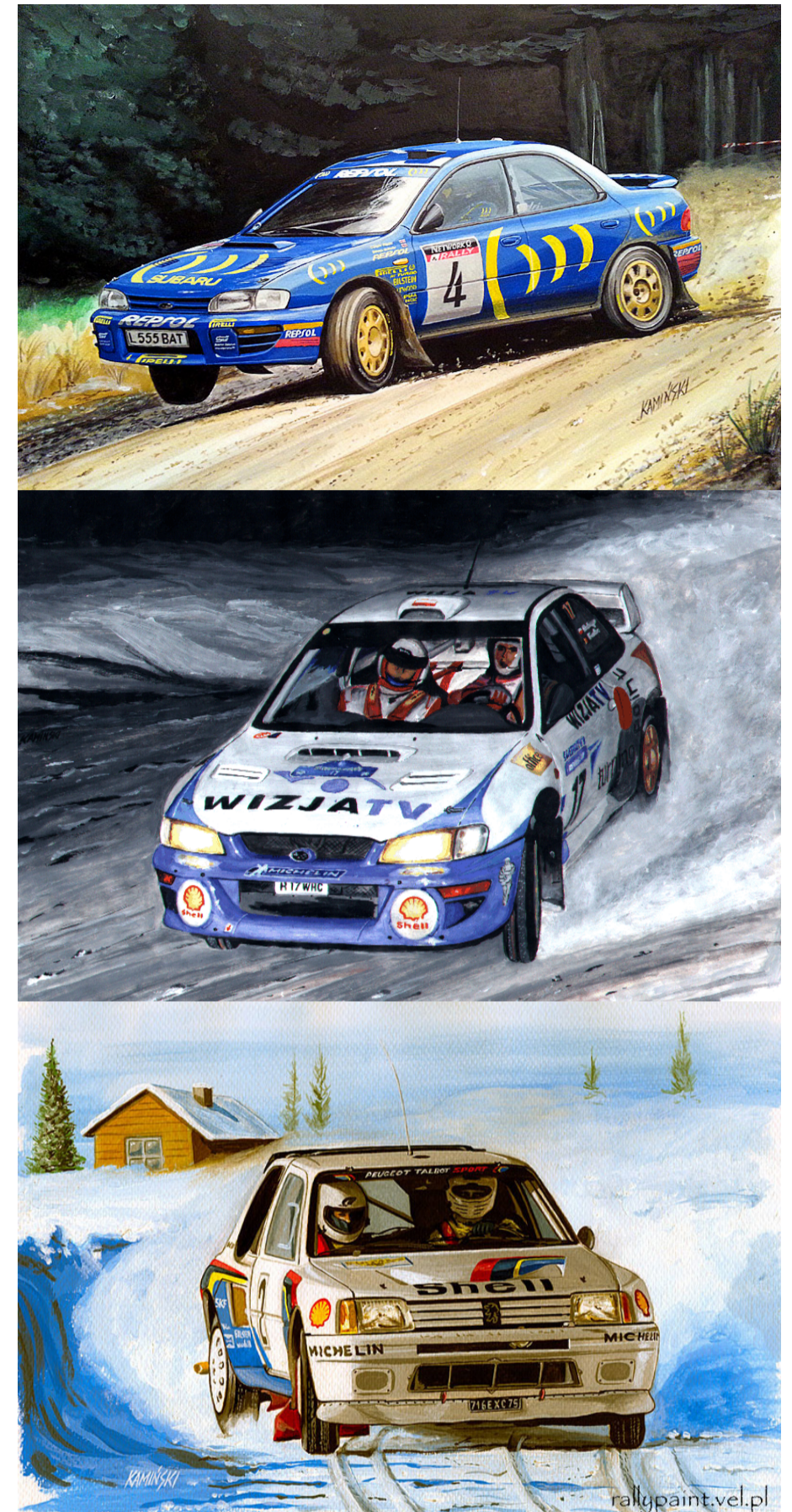
Mieszkamy w kawalerce, mam do pracy przestrzeń małego biurka 80 x 60, więc o sztalugach nie ma mowy. Może kiedyś...

Z czego jesteś najbardziej dumny?

Z żony, która mi bardzo pomaga, akceptuje wszystkie moje pasje... To jest trochę tak, jak z kierowcami rajdowymi, którzy połowę roku spędzają poza domem, a żony ich nie wyrzucają. U mnie jest podobnie. Po całym dniu pracy spędzam jeszcze dwie, trzy godziny przy komputerze, żeby załatwić sprawy klubowe, potem jakiś szkic ołówkiem i okazuje się, że jest późny wieczór.

Jesteś człowiekiem spełnionym?

Mam ciekawą pracę, od ośmiu lat działa nasz klub, satysfakcję sprawiają mi rysunki, poznaje



mnóstwo ciekawych ludzi. Wciąż się spełniam, ale jest mnóstwo planów i marzeń, które chcę zrealizować. Marzę o rozwoju klubu, o zmianie mieszkania na większe, o znalezieniu czasu na rysunki czy modelarstwo, które ostatnio odpuściłem. Rodzina, której nie chcę zaniedbać, a która pomaga mi ładować baterie. Staję właśnie przed ciekawym wyzwaniem zawodowym... Muszę jeszcze dużo zrobić, zanim powiem o sobie, że jestem człowiekiem spełnionym.

To wypada tylko życzyć realizacji wszystkich zamierzeń. Dziękuję za rozmowę.

SZTAFETA na Wyspach Kanaryjskich

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: KAJTO.PL, MIROSŁAW RUTKOWSKI

Kiedy dwadzieścia lat temu Krzysztof Hołowczyc z Maciejem Wisławskim ruszyli po tytuły w Europie, cykl otwierał rajd na Wyspach Kanaryjskich. Okazał się bardzo trudnym wyzwaniem i Polacy ukończyli go na siódmym miejscu. W ubiegłym tygodniu mieliśmy powody do wielkiej satysfakcji – Kajetan Kajetanowicz z Jarosławem Baranem w Rally Islas Canarias zajęli drugie miejsce, natomiast w pierwszej dziesiątce sklasyfikowano w sumie cztery polskie załogi.





Pierwszą rundą mistrzostw Europy w 1996 roku był rajd El Corte Ingles rozgrywany na górskich i krętych trasach wyspy Gran Canaria. To był czas, gdy w mistrzostwach Europy punkty za zajęte miejsce mnożyło się przez współczynnik przypisany do każdego z rajdów cyklu. Im trudniejszy rajd, tym współczynnik był wyższy. Najtrudniejsze były te, które miały współczynnik 20. Wśród nich był m.in. Rajd Polski i właśnie El Corte Ingles. Po przejechaniu 22. odcinków specjalnych o długości 339,5 km do miejscowego kierowcy polska załoga straciła ponad dziesięć



minut. Wstydu nie było bowiem Jose Maria Ponce w Toyocie Celica równo kroił skórę wszystkim, którzy usiłowali go objechać na Gran Canaria. W kolejnych odsłonach europejskiego championatu 1996 nasza załoga jeździła ze zmiennym szczęściem, które jednak zdecydowanie ich opuściło na Rajdzie Niemiec; na piątym odcinku specjalnym Toyota Celica doszczętnie spłonęła. Szczęśliwie zawodnicy zdołali uciec. Rok później siły miejscowych matadorów na Wyspach Kanaryjskich wzmocnił Jesus Puras, też doskonale znający trasy; w Citroenie ZX kit-car objechał nie tylko Krzysztofa Hołowczyca, ale i Juhę Kankkunen. W 1997 roku Krzysztof Hołowczyca z Maciejem Wisławskim jeździli Subaru Imprezą Subaru 555 przygotowaną przez Prodrive. Wystartowali w ośmiu rajdach z cyklu mistrzostw Europy, trzykrotnie wygrywali, dwukrotnie zajmowali trzecie miejsce, raz finiszowali jako piąta załoga. Zaczynali sezon od rajdu El Corte Ingles, który ukończyli na szóstym miejscu. Na koniec cała sportowa Polska cieszyła się z historycznego sukcesu – tytułu Mistrzów Europy wywalzonego przez Krzysztofa Hołowczyca. Można powiedzieć, że był to pierwszy kontynentalny sukces polskich

rajdowców, bowiem trzykrotny triumf Sobiesława Zasady w mistrzostwach Europy należy traktować jako zwycięstwa o randze światowej – w latach sześćdziesiątych ub. wieku rajdowych mistrzostw świata jeszcze nie było.

Rok temu zwycięzcą mistrzostw Starego Kontynentu został Kajetan Kajetanowicz pilotowany przez Jarosława Barana. Już po pierwszej odsłonie serialu Polacy stali się faworytami do zwycięstwa, kolejne rajdy były tego potwierdzeniem. Objęli prowadzenie, na dwie rundy je stracili, ponownie odzyskali i na koniec cieszyli się nie z jednego, lecz z trzech tytułów. Nie tylko zostali mistrzami Europy, ale też mistrzami nawierzchni lodowych i nawierzchni szutrowych. Sezon pełen sukcesów opisaliśmy w numerze 7 iAuto. Ale przecież wcześniej widzieliśmy występy tej załogi w mistrzostwach Polski, widzieliśmy piękną jazdę na szutrowych trasach Rajdu Polski. Co tu opowiadać, Kajto z Jarkiem jeżdżą na najwyższym, światowym poziomie. Miniony sezon był tylko tego potwierdzeniem. Debiut w rajdzie



na Wyspach Kanaryjskich też. Nasuwa się jednak niezbyt miła refleksja. Otóż załoga, która mogłaby walczyć o mistrzostwo świata, zamiast ścigać się z najlepszymi załogami globu jedynie broni tytułu kontynentalnego. Trudno nie uznać tego za bardzo poważny błąd działu marketingu firmy Lotos, firmy której dotychczasowa współpraca z Kajetanem Kajetanowiczem i Jarosławem Baranem przyniosła wymierne i niewymierne profity. Zamiast kontynuować dobrą →



passę i korzystać z życiowej formy zawodników, sponsor zezwala jedynie na obronę tytułu. Zabrakło... no właśnie, czego zabrakło? Wyobraźni? Kreatywnego myślenia? Braku pomysłu na skonsumowanie sukcesu na poziomie światowym? To ostatnie już przerabiali po sukcesie Roberta Kubicy i Macieja Barana, kiedy zostali mistrzami świata w klasyfikacji WRC2. Jan Tomaszewski (znany bramkarz) z komentując różne poczynania PZPN z upodobaniem używa sformułowania: to nie błąd, to wielbłąd. No i z takim wielbłądem mamy do czynienia.

A na trasach tegorocznego Kajto z Jarkiem jechali jak z nut. Objęli prowadzenie w pierwszej fazie rajdu i przez większość dystansu utrzymywali prowadzenie. Zwrócić też należy uwagę na fakt, że rajd na Gran Canarii ukończyło osiem polskich załóg, z czego cztery w pierwszej dziesiątce. Trasy na Gran Canarii przez ostatnie dwadzieścia lat specjalnie się nie zmieniły, asfalty są bardziej równe, bardziej przyczepne i bardzo szorstkie. Samochody są szybsze. Konkurencja... no cóż dawne gwiazdy zastępują nowi kierowcy, żądni sławy, głodni sukcesów. Warto



o tym pamiętać, kiedy w wynikach tegorocznej odsłony mistrzostw Europy odnajdujemy na drugim, piątym, szóstym i dziesiątym miejscu odnajdujemy polskie załogi. To jest sukces, który nie tylko cieszy, ale też świadczy o tym, że w Polsce wyrosła cała grupa kierowców, którzy mogą sięgać po sukcesy nie tylko w krajowych imprezach. Łukasz Habaj i Piotr Woś zwyciężyli w klasie RC 4, Wojciech Chuchala i Daniel Dymurski w kategorii ERC 2, natomiast Kajetan Kajetanowicz z Jaro-



sławem Baranem dojechali na drugim miejscu w klasyfikacji generalnej. Po pierwszej rundzie mistrzowie Europy komentowali:

Kajetan Kajetanowicz: - Wyspy Kanaryjskie kojarzą się z wakacjami, ale nam będą przypominać ciężką i efektywną pracę nagrodzoną wygranymi odcinkami, wygranym etapem, mnóstwem punktów i niesamowitych emocji. Przewadziliśmy, a na drugie miejsce przesunęły nas

problemy z mocno zużywającymi się oponami. Cały LOTOS Rally Team wykonał kawał świetnej roboty. Nasz samochód był bardzo dobry. To był dla nas świetny rajd. Wyjedziemy z Gran Canarii z uśmiechem na twarzy i głowami pełnymi motywacji do walki w Rajdowych Mistrzostwach Europy.

Jarek Baran: - Fantastyczna wyspa, fantastyczny rajd z ogromnymi tradycjami i polskimi akcentami. W tym roku na Gran Canarii mieliśmy mini mistrzostwa Polski i to w wielu klasyfikacjach. W zasadzie miał być polski hat-trick w tym rajdzie, bo nasi rodacy popisali się w ERC2 i ERC3, za co należą im się ogromne gratulacje. Niemniej jednak nasze drugie miejsce w klasyfikacji generalnej też jest fenomenalne. Oprócz wielu polskich załóg, wśród fantastycznych hiszpańskich fanów, widzieliśmy tu sporo polskich kibiców. Pół żartem, pół serio mogę powiedzieć, że ukończyliśmy właśnie rajd, który chyba powinien być wpisany do kalendarza Mistrzostw Polski. ■



EGO

nie układa się jak LEGO

TEKST: KATARZYNA ANDRZEJEWSKA-SZUBA
ZDJĘCIA: PIOTR STRÓŻYŃSKI, ARTUR SZUBA



Na scenę wychodzi mała pchełka. Malutkie, drobniotkie dziewczątka na piętnastocentymetrowych obcasach. Łapie bas do ręki, a publiczność krzyczy „sikuuuu”! Brzmi dość abstrakcyjnie, ale widziałam to na własne oczy. Formacja SIQ (czyt. siku) zagrała w miniony weekend w Warszawie z okazji wydania debiutanckiej płyty. Ta płyta, która nie ma tytułu ukazuje się 18 marca. Ja ją już mam...

...i ogromnie polecam. Wypadkowa niezwyklego, unikatowego charakteru i temperamentu Ani Brachaczek, kompozycji Maćka Ślimaka Starosty (perkusja Acid Drinkers), dopełnionego przez gitarę Tomka Białonia (FIXUP) i gitarę, ale i ruchy sceniczne niczym Angus Young z AC/DC Barta Kicińskiego (Kids) – to właśnie SIQ!

Długo szukałam jakiegoś porównania, żeby Drogim Czytelnikom przybliżyć rodzaj muzyki jaką tworzą. W pierwszej chwili wyobraziłam sobie Anię na scenie CBGB obok Debbie Harry, po chwili pomyślałam o Bandzie i Wandzie (nawet powiedziałam to na



głos przy moim mężu – skrzywił się i powiedział, że to profanacja i nie powinnam obrażać muzyków SIQ takim porównaniem, hahah), a na koniec koncertu SIQ zagrał cover B'52 „Love Shack” i sam nasunął mi dobre porównanie. Prawda jest taka, że nie da się tego tak wprost do czegoś przyrównać.

Melodyjnie, rytmicznie, rock'n'rolowo i trochę punkowo. Naprawdę fajne teksty. Na oficjalnej stronie www czytamy: „Piosenki opowiadają o niegrzecznych chłopakach i dziewczynach, o tym co nas wkurza i o tym co zachwyca. To taki nieznośny rockendrol. Niby trochę punkowy, ale jednak bardziej rockendrolowy.” I wszystkie teksty po polsku. A bas śpiewa razem z Anią.

Na płycie znalazło się 12 kawałków, w tym dwa covery Maanam... no to chyba już wiecie „z czym się to je”. Tak? No więc tylko Wam się tak wydaje. To jest to, o czym myślicie razy dziesięć.



Sama nie wiem czy mam polecać tę płytę kierowcom. Czy mogę wziąć na siebie taką odpowiedzialność? Zaryzykuje, ale pod warunkiem, że mi obiecacie, zdrowy rozsądek i odpowiedzialną jazdę, choć przy tej muzyce może być to trudne. Płytę polecam, ale jeszcze bardziej polecam szukać miejsc, w których właśnie koncertują – przeżycie naprawdę niewiarygodne!

Wydarzenia i rocznice

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

To już 110 lat! **15 marca 1906** roku dwóch panów (po latach obaj staną się gentlemanami) – Charles Rolls i Henry Royce – założyło w Manchesterze fabrykę samochodów. Pierwszy z nich (ur. 27.08.1877) pochodził z arystokratycznej, brytyjskiej rodziny. Posiadał doskonale wykształcenie techniczne (Eaton oraz Trinity College) i bardzo interesował się konstrukcją silników spalinowych. Brał udział w wyścigach samochodowych, m.in. bijąc rekord szybkości oraz stając się jednym z pierwszych brytyjskich dealerów w motoryzacyjnej branży.

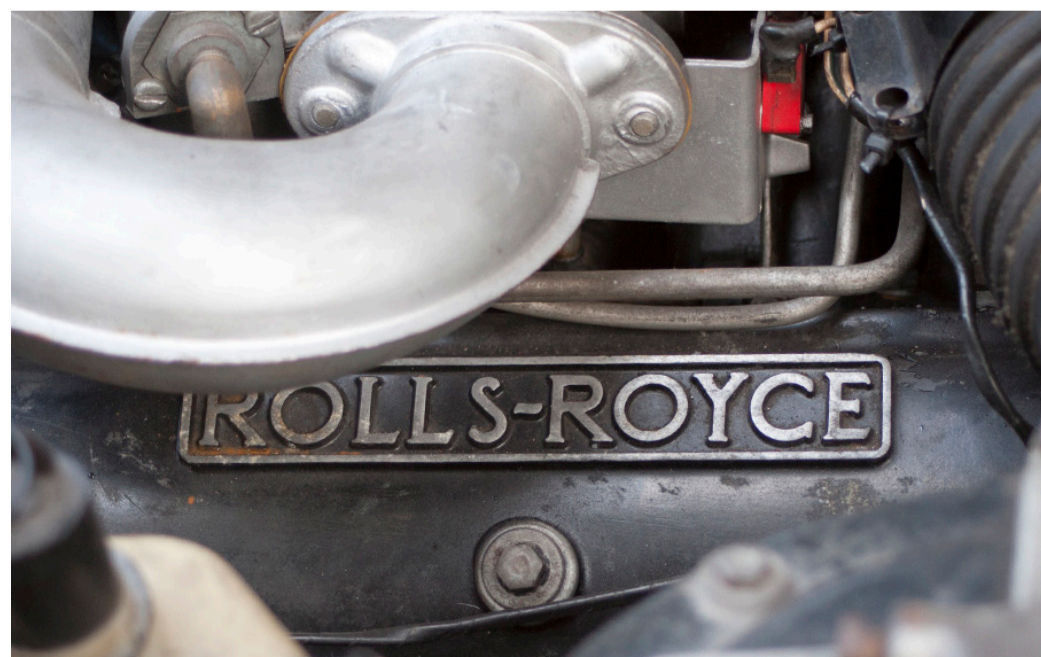
Henry Royce (ur. 27.03.1863) miał mniej szczęścia w swej młodości – jako chłopak trudnił się sprzedażą gazet oraz dostarczaniem telegramów. Mając 14-lat trafił do pracy w towarzystwie kolejowym, gdzie odkrył w sobie zainteresowania, ale też zdolności techniczne. Samodzielnie uczył się algebry, j. francuskiego oraz (raczkującej wówczas) elektryczności. Stąd późniejsza jego praca w firmie, która zajmowała się projektowaniem takowych urządzeń. (Mało kto wie, ale to właśnie Royce opatentował żarówkę z gwintem bagnetowym, która znalazła zastosowanie – do dzisiaj – w motoryzacji). Ale tak naprawdę samochodami zajął się w 1903 roku w nieco zabawnych okolicznościach. Stał się bowiem posiadaczem sprowadzonego z Francji auta (żadnej z współcześnie znanych nam marek!), które ciągle się psuło. Poirytowany Royce postanowił skonstruować własny silnik... co też uczynił.



Fabryka Rolls-Royce od samego początku nastawiona była na produkcję samochodów z „górną półką”. Swego rodzaju dewizą stała się przyjęta strategia, iż „nie interesuje nas produkcja jednego z najlepszych pojazdów na świecie, ale najlepszego, bez względu na koszty”.

Niestety, współpraca obu założycieli firmy nie trwała długo. Charles Rolls, który także interesował się lotnictwem (m. in. jako pierwszy przeleciał Kanał La Manche w obie strony bez międzylądowania), zginął 12 lipca 1910 roku, stając się pierwszą w Wlk. Brytanii ofiarą wypadku lotniczego.

Mimo tego marka nie zmieniła swej nazwy i do dzisiaj, zgodnie ze swą filozofią produkuje co prawda bardzo drogie i najczęściej na indywidualne zamówienie, ale najbardziej prestiżowe i ekskluzywne auta na świecie. Rolls-Royce, mimo istniejącej konkurencji, pozostaje od dzie-



sięcioleci autem koronowanych głów oraz księżąt i księżniczek, gwiazd kina i sportu, prezesów największych światowych koncernów oraz... arabskich szejków.

Nie można nie wspomnieć o jeszcze jednym filarze działalności firmy. Rolls zginął w wypadku lotniczym w 1910 roku, ale zarząd nie porzucił zainteresowania awiacją. Impulsem stał się wybuch I wojny światowej, a w rezultacie Rolls-Royce rozpoczął produkcję silników lotniczych. W 1973 roku rozdzielono firmę na dwie oddzielne spółki – tę samochodową oraz zajmującą się silnikami lotniczymi. Obecnie firma należy do dwóch największych na świecie producentów silników, które w swoich samolotach montuje zarówno europejski Airbus, jak i amerykański Boeing.





16 marca 1968 roku koncern GM chwalił się sprzedażą 100-milionowego egzemplarza samochodu ze swojej „stajni”. General Motors należy do największych światowych koncernów motoryzacyjnych. Firma została założona w 1908 roku i szybko stała się holdingiem skupiającym takie marki, jak Buick, GMC, Chevrolet, Pontiac, LaSalle czy Oldsmobile. Jeszcze przed II wojną światową w „portfolio” koncernu znalazł się także brytyjski Vauxhall (1925) oraz niemiecki Opel (1929). Na amerykańskim rynku głównymi rywalami GM był Ford oraz Chrysler.

Trudno porównywać siły konkurentów, gdyż Ford był samodzielnym przedsiębiorstwem produkującym auta pod nazwą własną oraz (bardziej luksusowe odmiany) pod marką Lincoln. Podobnie było z Chryslerem, który część swych modeli oferował pod marką Plymouth. Natomiast GM skupiał grupę pierwotnie niezależnych producentów. Obecnie do GM należą marki (alfabetycznie): Buick, Cadillac, Chevrolet, GMC, Holden, Opel oraz Vauxhall. W 2009 roku koncern przeżył poważne perturbacje

finansowe, ale po interwencji finansowej rządu USA oraz przeprowadzonej restrukturyzacji, odzyskał swą pozycję. Polskim wkładem w sukces GM jest, działająca od kwietnia 1998 roku w Gliwicach, fabryka nosząca nazwę General Motors Manufacturing Poland. Z taśm produkcyjnych zjeżdżają tam głównie Opole Astra, ale zdarzył się także 2-letni epizod z produkcją Suzuki Wagon R+.



By Matthias93



Jedynie ubezpieczenia w .pl!



U nas znajdziesz obszerną wiedzę z zakresu **ubezpieczeń komunikacyjnych**. Oprócz tego, możesz przeczytać na temat:



Ubezpieczenia
Finansowe



Ubezpieczenia
Zdrowotne



Ubezpieczenia
Emerytalno-Rentowe



Ubezpieczenia
Nieruchomości



Ubezpieczenia
Oszczędnościowo -
- Inwestycyjne



Ubezpieczenia
Turystyczne

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, Anna Dziedzic, 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: Marcin Rybak, Mirosław Rutkowski



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl