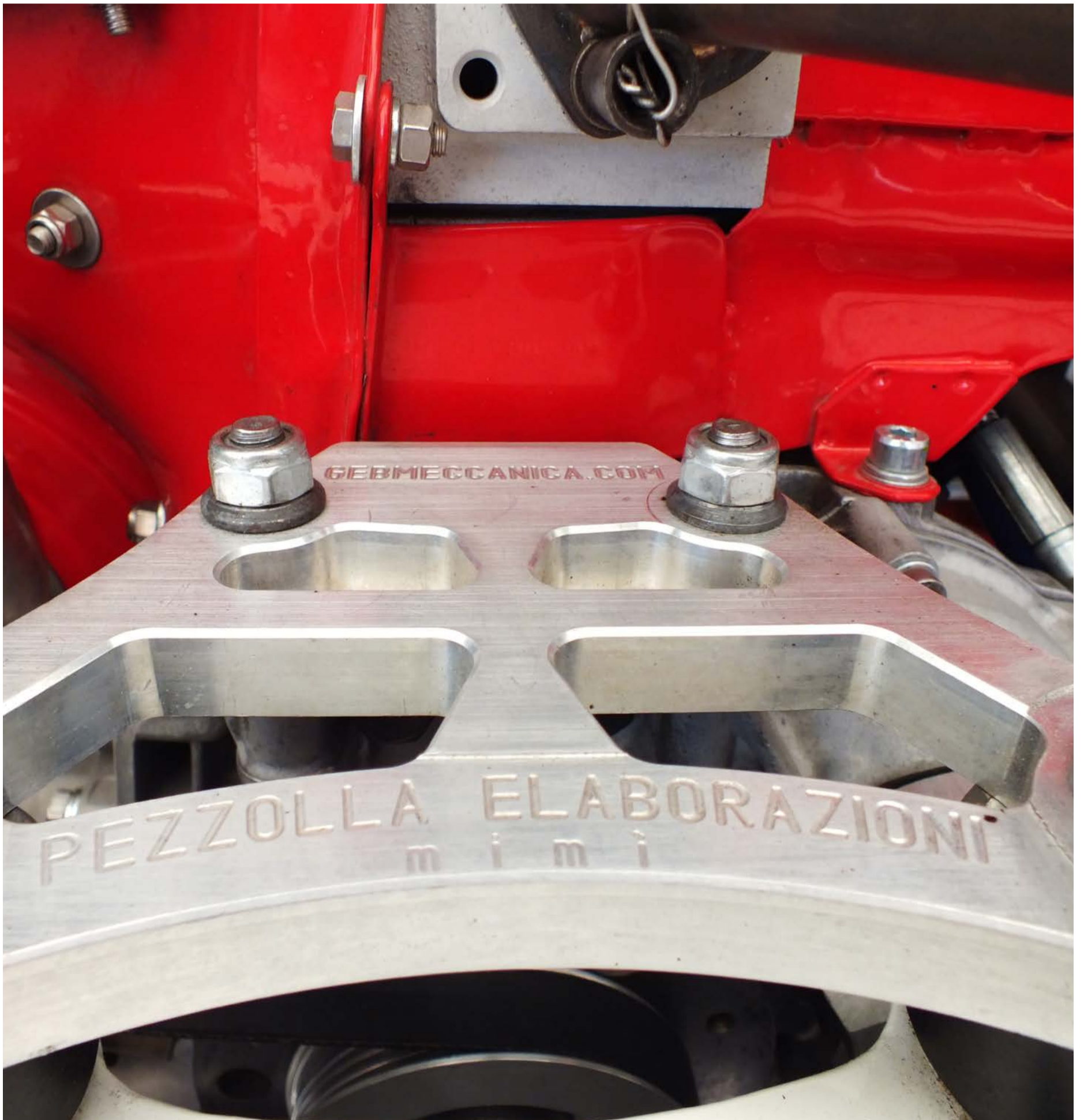


# iauto <sup>polska</sup>

Numer 26, 11 maja 2016



*N*ależy się spodziewać, że przed wakacjami ceny na stacjach benzynowych wzrosną. W tym roku może ten wzrost być większy z powodu nader niekorzystnego kursu naszej waluty. To, oczywiście, nie jest ani miła, ani dobra wiadomość, ale nie jest niespodziewana. Co rok przed wakacjami ceny rosną.

Podobnie jak ceny hoteli w Mikołajkach na czas Rajdu Polski. To naturalna reakcja na wzrost popytu, czyli mechanizm rynkowy opisany dokładnie w elementarzach ekonomii. Dlatego stacje paliw przy autostradach zawsze będą sprzedawały paliwa drożej, niż te zlokalizowane w odległych miasteczkach. Im dalej, tym taniej. Oczywiście, różnice nie będą dramatyczne, dziesięć, dwadzieścia groszy... Ale to wystarczy, aby każde tankowanie kosztowało kilkanaście złotych więcej. Jeśli wakacyjne wyjazdy wiążą się z kilkukrotnym wyjazdem nad morze i z powrotem, to ten pozornie niewielki wzrost ceny paliwa może uszczuplić budżet o kilkadziesiąt złotych.

Rzecz jasna poszukiwanie najtańszej stacji paliw często okazuje się kompletnie nieopłacalne, bo poświęcony na szukanie czas, i spalony na dojazd do znalezionej stacji paliwo kosztują tyle samo, ile uda się zaoszczędzić na jednym tankowaniu. Warto jednak rozpoznać gdzie rozlokowane są stacje paliw na trasach wakacyjnych, niekoniecznie przy głównej drodze i niekoniecznie w centrum uzdrowiska.

Czasem jednak nie warto wybierać najtańszego paliwa. Co prawda Inspekcja Handlowa w ub. roku zakwestionowała zaledwie 2,68% badanych próbek paliw, ale nigdy nie wiemy, czy tania, prowincjonalna stacja oferuje paliwa dobre, czy niekoniecznie. Zwłaszcza współczesne silniki nie lubią paliw nie trzymających parametrów. I oby nie okazało się, że tania benzyna oznacza drogą naprawę...

Szerokiej drogi



**Prezentacje**  
**Nissan GT-R - str. 4**  
**Junak 127 - str. 14**



**Opinie**  
**Samo - chody - str. 6**

**Technologie**  
**Przekładnie automatyczne - str. 10**



**Babskie Gadanie**  
**Wyróżnij się. Infiniti Q30 - str. 7**

**Sport**  
**Akropol - str. 18**  
**Inauguracja na Torze „Poznań” - str. 20**  
**Puchar klasyków - str. 26**



**Kalendarium**  
**Kalendarium - str. 33**



# GT-R (także) w Polsce



TEKST: MACIEJ RZOŃCA  
ZDJĘCIA: NISSAN

W marcu, podczas Międzynarodowego Salonu Samochodowego w Nowym Jorku, Nissan zaprezentował najnowszą wersję swego flagowego modelu GT-R.

Superauto Nissana przedstawiane jest jako samochód z roku modelowego 2017. Nie zmienia to faktu, że jeden, pokazowy egzemplarz GT-R krąży aktualnie po salonach Nissana w Polsce. Co więcej, jest dostępny w tzw. przedsprzedaży. Kolejek po auto raczej nie będzie, gdyż jego cena rozpoczyna się (!) od 521 tysięcy złotych, ale też jeden GT-R został już zamówiony w krakowskim salonie Nissana firmy PGD, a tajemniczy klient przyjechał z Łodzi.



Sercem nowego Nissana GT-R jest nadal ręcznie montowana, 24-zaworowa jednostka V6 o pojemności 3,8 litra z podwójnym turbodoładowaniem, ale teraz rozwija ona moc aż 570 KM przy 6800 obr./min oraz zapewnia maksymalny moment obrotowy 637 Nm. Silnikowi towarzyszy zmodernizowana, płynniej działająca i bardziej cicha niż dotychczas dwusprzęgłowa, 6-biegowa przekładnia.

Zarówno przód, jak i tył nadwozia nowego GT-R zostały kompleksowo przebudowane w celu dalszej poprawy parametrów aerodynamicznych i stabilności jazdy przy dużych prędkościach. Przy okazji nadano sylwetce jeszcze bardziej rasowy, sportowy wygląd.

Najbardziej zauważalne zmiany nastąpiły we wnętrzu modelu, które znacznie zyskało na jakości wykończenia i komfortie. W kabinie zastosowano wiele elementów wykonanych



z ekskluzywnej skóry, włókna węglowego i wysokiej klasy aluminium. Poprawiono także ergonomię i obsługę funkcji pokładowych poprzez znaczną redukcję liczby przycisków na desce rozdzielczej – z 27 na 11 – oraz zastosowanie dużego, 8-calowego ekranu dotykowego z ikonami ułatwiającymi obsługę poszczególnych funkcji.

Właściwości jezdne GT-R zawsze były świetne, niemniej zastosowanie w najnowszym modelu sztywniejszego nadwozia i nowego zawieszenia zaowocowało jeszcze lepszą stabilnością, podczas szybkiej jazdy. Jednocześnie poprawiono komfort jazdy, między innymi poprzez lepsze wyciszenie kabiny. ■



# SAMO-CHODY

TEKST: MACIEJ RZOŃCA  
ZDJĘCIA: SKODA

Polskie słowo „samochód” o wiele lepiej niż angielski odpowiednik „car” odzwierciedla nasilającą się w rozwoju motoryzacji tendencję.

To wręcz prorocza nazwa, uwzględniając fakt coraz bardziej zaawansowanych technologii elektronicznych, które coraz bardziej eliminują rolę kierowcy w bezpiecznym przemieszczaniu się po drogach. Systemy typu Lane Assist (utrzymujące pojazd w zadanym pasie drogi), aktywny tempomat (utrzymujący stałą prędkość, ale też automatycznie hamujący auto, gdy poprzedzające zaczyna zwalniać) czy Front Assist (uruchamia w razie konieczności hamowanie awaryjne szybciej i skuteczniej niż jest to w stanie zrobić człowiek) są już oferowane dosyć powszechnie jako opcje wyposażenia. Co więcej, znajdują się one w ofercie nie tylko drogich, luksusowych marek i modeli, ale także takich uważanych za dosyć powszechne i dostępne cenowo, jak Skoda, Renault czy Toyota.

W ostatnim czasie, instytut Frost & Sullivan, który jest firmą doradczą działającą na globalnym rynku opublikował raport dotyczący tzw. samochodów autonomicznych, czyli takich, które w dużym stopniu wyręczają lub wręcz zastępują kierowcę (Strategic Outlook of Global Autonomous Driving Market in 2016). (Warto w tym miejscu uprzedzić, że zadaniem tej firmy jest m.in. dostarczanie badań

rynkowych, które pozwalają na generowanie skutecznych strategii rozwoju).

Otóż, w tym dokumencie jest stwierdzenie, że ważnym i dużym wyzwaniem stojącym przed rynkiem motoryzacyjnym jest obniżenie ilości śmiertelnych ofiar w wypadkach drogowych. To z kolei implikuje tak bardzo dynamiczne i zaawansowane prace nad różnego typu systemami, które mają wspomóc lub wręcz zastąpić kierowcę.

Specjaliści z Frost & Sullivan szacują, że w 2030 roku, a więc już za 14 lat około 14 procent pojazdów (mniej więcej co siódmy) będzie wyposażony w cały pakiet takich wysoce zautomatyzowanych funkcji.

Największym aktualnie wyzwaniem jest rozwijanie sztucznej inteligencji, która

wspomagana przez szereg czujników i kamer będzie w stanie właściwie ocenić całość sytuacji na drodze.

Z drugiej strony, trudno wyobrazić sobie podróżowanie samochodem, w którym kierowca stanie się zbędną osobą. Rodzi to przecież gigantyczne problemy prawne i etyczne. Przykładowo: kto i w jakim zakresie będzie odpowiadał za potrącenie pieszego na pasach, gdy zawiedzie jakiś system, którego zadaniem było zatrzymać pojazd przed przeszkodą? Producent auta czy czujnika? A może jednak nadal kierowca? Więc cóż to będzie za przyjemność z jazdy samochodem, jeśli bezmyślne siedzenie za kierownicą, samochód we własnym zakresie zamieni to na siedzenie w więziennej celi... ■



# Wyróżnij się. Infiniti Q30



TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC  
ZDJĘCIA: MACIEJ SZTORC

Japońska marka premium, kompaktowy samochód, biały perłowy lakier z chromowanymi i czarnymi dodatkami, aluminiowe obręcze kół o ciekawym wzorze, a wewnątrz biała skórzana tapicerka – oto Infiniti Q30. Pierwsze wrażenie jest rewelacyjne.

Ala, ale. Żeby nie było, że kobiety interesuje wyłącznie kolor auta i może jeszcze kilka gadżetów, przyjrzymy się temu autu bliżej. Tym bardziej, że to zupełna nowość w salonach i robi trochę zamieszania wśród prestiżowych konkurentów takich jak np. Mercedesa klasy A czy BMW serii 1 i Audi A3. Co prawda z niemieckim producentem aut z gwiazdą Infiniti Q30 ma wiele wspólnego, bo z Mercedesa przejęto płytę

podłogową MRA i jeszcze kilka innych podzespołów oraz detali we wnętrzu, ale linia nadwozia, przetłoczenia, wykończenie sprawia, że na auto patrzymy z większą przyjemnością niż np. na BMW 1. Rzadko się zdarza, by samochód był tak ładny - te lekko zmrużone oczy, zgrabny tył, chromowane oraz czarne elementy, szklany dach. Jestem pełna podziwu dla niemiecko-japońskiej współpracy. ➔➔



We wnętrzu Q30 - przynajmniej w „mojej” wersji – naprawdę super. Biała, przeszywana kontrastową nitką skóra, doskonałej jakości materiały, miękkie i miłe w dotyku, nawet na tak nietypowych elementach jak słupki. W sumie w kokpicie atmosfera luksusu, elegancji i wyrafinowania. Może niewielkim zgrzytem są zegary w niemieckim stylu, brakuje im odrobiny wdzięku, ale za to są czytelne. Ale jak już stawiamy na luksus i elegancję

to konsekwentnie i można było nieco pogłównać nad ich stylistyką. Zasiadamy w doskonale wyprofilowanym fotelu z wieloma możliwościami regulacji, które otulają sylwetkę (dobre trzymanie boczne) i przygotowujemy się do jazdy. Od czego zacząć? Ustawienia wszelkich parametrów i systemów są intuicyjne, nie trzeba zastanawiać się co, gdzie i jak przycisnąć, aby wszystko grało. Szklany dach i spore przeszklone powierzchnie doświetlają białe, skórzane wnętrza. Pasażerowie

na tylnej kanapie nie narzekają na brak miejsca wokół siebie, a niewielkie torby czwórki pasażerów bez problemu mieszczą się w niezbyt dużym bagażniku (368 litrów).

Jedziemy. Przede wszystkim cisza we wnętrzu sprzyja rozmowie. Dynamiczna jazda – a do takiej Q30 jest stworzone – robi wrażenie. Wysokoprężna jednostka o pojemności 2,2l (znana już z Infiniti Q50) o mocy 170 KM idealnie współpracuje z napędem na cztery koła i siedmio-



stopniową skrzynią automatyczną DCT. System wspomagania kierownicy uzależniony jest od prędkości samochodu, ale został tak zestrojony, aby kierowca odczuwał pełną i nierozrwalną więź z samochodem. Na tak idealne prowadzenie złożył się wysiłek ponad 750 inżynierów Infiniti z Japonii i Europy, a Q30 nie bez powodu określany jest mianem „active compact”. W tym samochodzie zastosowano całą gamę przyjaznych technologii i systemów, które wspomagają kierowcę i sprawiają, że podróżuje się komfortowo i bezpiecznie. I nie jest to truizm. Parkowanie z automatycznym asystentem parkowania i ułatwiającą tę czynność panoramiczną kamerą 360°, z funkcją wykrywania ruchomych obiektów jest dziecinne proste. Nawet dla kobiety!

Inne przydatne systemy to także system ostrzeżenia przed martwym polem w lusterku, który zapewnia większe bezpieczeństwo podczas jazdy z dużą prędkością, ostrzegając o innych pojazdach, znajdujących się w martwym polu widzenia kierowcy, a także system ostrzegania przed kolizjami z przodu z prewencyjnym systemem hamowania awaryjnego – przydatny w korkach i w zatłoczonych miejscach. W takich sytuacjach

przydaje się również inteligentny tempomat utrzymujący bezpieczny dystans od samochodu z przodu, co czyni jazdę bezpieczniejszą i nie wymaga od kierowcy maksymalnej koncentracji. Firmowy system informacji i rozrywki Infiniti InTouch, który debiutował w modelu Q50, został w Q30 udoskonalony i zmieniony. Obsługuje się go z fotela kierowcy przez ekran dotykowy, a obsługa przypomina korzystanie z tabletu. Nic dziwnego, że Infiniti Q30 w badaniu bezpieczeństwa przeprowadzonym przez Euro NCAP uzyskało 5 gwiazdek – w związku z czym otrzymało tytuł najbezpieczniejszego małego samochodu rodzinnego 2015 roku. Na tak dobrą ocenę wpłynęły przede wszystkim rozwiązania technologiczne.

Stylizacja, luksusowe wykończenie, właściwości trakcyjne i jeszcze kilka detali Q30 zawojowało moje serce i zapewne zawojuje segment samochodów kompaktowych. Ceny: od 99 900 zł, choć za „dopieszczoną” wersję trzeba będzie zapłacić prawie drugie tyle. Ale zamiast liczyć, przeliczać, kalkulować i porównywać kierujmy się emocjami. Wtedy Infiniti Q30 na pewno zwycięży i odniesie sukces.



# Przekładnie automatyczne

## Skrzynie bezstopniowe

cz. 4

TEKST I ILUSTRACJA: MARIUSZ LEŚNIEWSKI

Atutami współczesnych skrzyń bezstopniowych jest płynne przeniesienie mocy silnika na koła. Przekładnie CVT (Continuously Variable Transmission) dzięki zaawansowanej elektronice potrafią dobrać niemal każde optymalne przełożenie według życzenia kierowcy; albo dla uzyskania mocy maksymalnej, albo dla minimalnego zużycia paliwa. Oczywiście przełożenie to musi znajdować się w obszarze regulacji danej skrzyni zdefiniowanej przez jej konstruktorów

### Komfort ponad osiągi - plus mniejsze zużycie paliwa.

Kierowcy mający styczność ze skrzyniami bezstopniowymi dzielą się na dwie grupy: ludzi którzy takie rozwiązanie kategorycznie odrzucają bądź osoby dla których idea bezstopniowego przeniesienia napędu niezwykle przypadła do gustu. Zwykle ta pierwsza grupa krytykuje pracę przekładni z uwagi na jej charakter, więc argumenty typu: „prędkość auta wzrasta, a obroty silnika utrzymują się na niemal stałym zakresie, może sprzęgło się ślizga?” czy „mam wrażenie że jadę tramwajem” to według mnie szukanie dziury w całym, świadczące o braku podstawowej wiedzy na temat skrzyń CVT.

Fakt, przekładnie bezstopniowe podczas spokojnego przyspieszania dobierają przełożenie w taki sposób, aby odpowiadało one minimalnemu zuży-



Sygnalizacja trybu awaryjnego skrzyni bezstopniowej w Audi A4 model B7. Podświetlone na czerwono pola wyboru trybu jazdy.

ciu paliwa, więc obroty silnika oscylują wokół charakterystyki najbardziej ekonomicznej. W przypadku gdy zależy nam na dynamicznym przyspieszeniu i dociśniemy pedał gazu do oporu (uruchamiając dodatkowo funkcję kick down) samochód będzie przyspieszał w zakresie

mocy maksymalnej, dla przekładu: wskazówka obrotomierza ustawi się na pułapie 6000 obr/min i prędkość auta będzie rosła aż do osiągnięcia wartości maksymalnej. Większości kierowców brakuje wówczas charakterystycznego dźwięku silnika podczas przyspieszania ale wynika

to ze specyfiki pracy przekładni bezstopniowej. Sprawna skrzynia CVT nie generuje żadnych szarpnięć, przełożenia zmieniają się w sposób ultra płynny co zapewnia wysoki komfort podróżowania. Dynamika jaką jest w stanie zapewnić skrzynia bezstopniowa będzie porównywalna z przekładnią manualną, przy znacznie mniejszym zapotrzebowaniu na paliwo. Warto więc mieć świadomość, iż samochód wyposażony w przekładnie bezstopniową to przede wszystkim recepta na komfortową podróż, wrażenia sportowe to obszar zarezerwowany dla skrzyń dwusprzęgłowych bądź nowoczesnych automatów.

### Skrzynia CVT - dwa oblicza.

Przekładnia bezstopniowa w trybie pracy automatycznej jest w stanie dobrać praktycznie każde przełożenie, które zapro-



Lewarek dźwigni zmiany biegów bezstopniowej skrzyni. Wybór trybów jazdy w trybie automatycznym: P,R,N,D jak i trybie sekwencyjnym.

gramowano w jej sterowniku. O jego doborze decyduje również kierowca poprzez sterowanie za pomocą pedału gazu, nie bez znaczenia pozostają opory ruchu pojazdu.

Jednak dla kierowców preferujących bardziej dynamiczny styl jazdy konstruktorzy przewidzieli możliwość wyboru charakteru pracy skrzyni bezstopniowej. Większość przekładni może pracować również w trybie sportowym lub sekwencyjnym. W pamięci sterownika zaprogramowane są charakterystyki, dzięki którym jest możliwa zmiana biegów za pomocą łopatek, co pozwala symulować tryb manualnej zmiany biegów. Kierowca sam może wpływać na dynamikę jazdy – no i wreszcie dźwięk silnika podczas przyspieszania i zmiany przełożenia jest taki sam, jak w przypadku jazdy ze skrzynią manualną. Tryb ten znajduje również zastosowanie podczas hamowania silnikiem gdy na przykład zjeżdżamy z wzniesienia.

### Eksploatacja, typowe awarie.

Eksploatacja samochodu ze skrzynią CVT praktycznie wyklucza jej sportowe zastosowanie. Łańcuch lub pas przekazyjący napęd przekładni narażony jest wówczas na znacznie szybsze zużycie, o czym mogą przekonać nas hałasy dochodzące z wnętrza skrzyni. Tuning pozwalający na podniesienie mocy silnika musi być zrealizowany z uwzględnieniem wielu aspektów, gdyż przekładnie CVT nie tolerują przekraczania dopuszczalnych momentów obrotowych, które mogą przynieść. Kluczową rolę odgrywa regularna wymiana oleju i jego filtra, nie zaszkodzi również

okresowa diagnostyka komputerowa. Niektóre modele skrzyni bezstopniowych posiadają systemy samodiagnozy; informacje o wszystkich ważnych usterekach pojawiają się w formie sygnału na desce rozdzielczej. Pamiętam przypadek skrzyni, w której opiłki ze zużytych elementów przekładni dostały się na namagnesowane koła zębate i zakłóciły odczyty prędkości obrotowych poszczególnych wałków skrzyni. Sporadycznie objawiało się to wejściem przekładni w stan awaryjny. Właściwa diagnoza pozwoliła w porę wymienić uszkodzone elementy i zapobiec całkowitemu zniszczeniu mechanizmów. Sterowniki przekładni bezstopniowych to chyba ich najsłabsze ogniwo, szczególnie w skrzyniach Multitronic stosowanych w Audi. Moduł sterujący skrzynią zawiera wszystkie czujniki w jednej zwartej obudowie, więc uszkodzenie któregośkolwiek wiąże się z kosztowną wymianą całości, bądź naprawą poszczególnych sekcji.

Aby ustrzec się przed zakupem samochodu z felerną przekładnią bezstopniową warto zlecić diagnostykę specjalistycznemu warsztatowi. Należy sprawdzić stan oleju w skrzyni – obecność dużej ilości opiłków będzie świadczyć o nadmiernym przeciążeniu podzespołów, co zwiastuje nieunikniony remont, który może być jest nieopłacalny. Współpraca silnika i zespołu napędowego z bezstopniową skrzynią może być korzystne dla trwałości takich podzespołów, jak koło dwumasowe, przeguby napędowe – moment obrotowy przekazywany jest w płynny sposób bez jakichkolwiek szarpnięć. ■

# Zaproszenie na I Międzynarodowy Złot Cabrio



Do kalendarza najważniejszych imprez motoryzacyjnych 2016 roku wpisuje się I Międzynarodowy Złot Cabrio. 6. sierpnia br. pasjonaci samochodów, ceniący sobie poczucie wolności i wiatr we włosach, wezmą udział w Złocie organizowanym w Gnieźnie. To pierwsze w historii kraju wydarzenie o charakterze międzynarodowym, które skupi pod jednym, otwartym dachem, branżę motoryzacyjną, turystyczną i track foodową

Pierwszą stolicę Polski, podobnie jak Rzym, zbudowano na siedmiu wzniesieniach. To właśnie tutaj zgromadzą się rzesze fanów aut z otwartym dachem, aby podziwiać piękno sylwetek tych samochodów. Oprócz ekip cabrio z całej Europy, do Gniezna przyjadą miłośnicy motoryzacji przekonani o tym, że do tej pory nie wynaleziono lepszego pojazdu na słoneczną pogodę.

Agencja Commercial Communications wraz z patronem strategicznym - Miastem Gniezno, wspierana zaangażowaniem prawdziwych pasjonatów motoryzacji, zajęła się organizacją największej w Europie imprezy motoryzacyjnej o tematyce cabrio, pod hasłem Cabrio let me be free! Dwa dni atrakcji przygotowanych dla uczestników to, m.in. Rajd „1050” szlakiem pierwszych Piastów, przegląd filmów reklamowych o tematyce cabrio oraz pierwsza próba bicia Rekordu Guinnessa przez miłośników kabrioletów. Program wydarzenia wzbudził zainteresowanie zagranicznych mediów, które potwierdziły, że będą relacjonowały przebieg tej wyjątkowej imprezy.

Do tej pory wśród zainteresowanych udziałem w Złocie jest ponad 100 ekip. Organizatorzy szacują, że w dniach 6-7 sierpnia Gniezno odwiedzi 12 000 gości. Będzie to doskonała okazja, aby poznać uroki miasta i terenów Wielkopolski, ale przede wszystkim spotkać fanów motoryzacji z całej Europy. Zachęcamy do odwiedzenia strony [www.cabriopoland.com](http://www.cabriopoland.com), na której nie zabraknie szczegółowych informacji na temat programu imprezy, warunków udziału w wolontariacie, czy regulamin konkursu „Otwarcia na emocje”. Za pośrednictwem strony ekipy cabrio mogą nabyć bilety na to wydarzenie.



# JUNAK ZE ŚREDNIEJ PÓŁKI



TEKST I ZDJĘCIA: RAJMUND BINISZEWSKI

Historia Marka Mihela, który w 1974 roku odbył podróż dookoła świata na motocyklu WSK 125 dowodzi, że pojemność silnika nie jest żadnym ograniczeniem. A zatem co sobą reprezentuje współczesny motocykl ze średniej półki cenowej, taki jak Junak 127.

Chociaż nie jestem fanem sto dwudziestek piątek, to nie mam żadnych uprzedzeń. Junak o nieco mylącym oznaczeniu 127 to oczywiście motocykl skonstruowany i wyprodukowany w fabryce za wielkim murem. Motocykl na zdjęciach w katalogu prezentuje się dobrze. Stylistyką nie ustępuje produktom bardziej renomowanych producentów. Mamy tutaj światła pozycyjne i kierunkowskazy ledowe, nowoczesny zestaw wskaźników z wyświetlaczem i nie tylko dobrze wyglądającym ale i fantastycznie brzmiącym wydechem. Na uwagę zasługują jeszcze podłużne ledowe światła pozycyjne na bokach motocykla.



Ustawienie dźwigni zmiany biegów w pozycji pozwalającej na wygodne przełączanie biegów powoduje, że nie da się korzystać ze stopki bocznej, zresztą w testowym egzemplarzu już nie występującej, jak się domyślam spawy okazały się być zbyt słabe.

Najwyższy czas na to, żeby poznać się bliżej. Siodło jest dość nisko, ale kształt kanapy powoduje, że trzeba naprawdę wysoko zadrzeć nogę, aby dosiąść maszynę. Dla osób o wzroście poniżej 170 cm wsiadanie może sprawiać nie lada problem. Bardziej doświadczeni jeźdźcy rozwiązują ten problem stając na podnóżku. Motocykl sprawia wrażenie bardzo zwartego, zagłębiona kanapa i usytuowanie podnóżków, wywołuje wrażenie, że czujemy się pewnie i wszystko mamy pod kontrolą. Tu pojawia się problem z tak zwaną ergonomią. Ogromnym zaskoczeniem było dla mnie że nie mogę zmieniać biegów nie podnosząc nogi z podnóżka. Podobnie było z obsługą

hamulca nożnego. Dźwignia hamulca ręcznego też była gdzieś indziej niż się tego spodziewałem. W latach 80 ubiegłego stulecia, w czasie kursu prawa jazdy instruktorzy uczyli, jak prawidłowo ustawić sobie poszczególne dźwignie. Teraz ta wiedza bardzo się przydaje. A zatem do roboty. Zdejmuję tylną część kanapy w nadziei odnalezienia tam podstawowego zestawu narzędzi. Tymczasem moim oczom ukazuje się całkiem spora przestrzeń którą w całości zajmuje akumulator. No cóż lekko rozczarowany postanowiłem skorzystać z własnego zestawu kluczy. Po paru minutach dopasowałem sobie motocykl i jestem gotowy do drogi. →→



Dźwignia hamulca tylnego nie dość, że ma bardzo ograniczoną regulację, to swoim wyglądem nie wzbudza zaufania.





**Analogowy obrotomierz i cyfrowy prędkościomierz to w tej chwili najczęściej stosowane rozwiązanie. Zestaw jest czytelny nawet w pełnym słońcu. Nie zabrakło tutaj pola z numerem włączonego biegu, co może być bardzo pomocne dla początkujących kierowców. Jedyne do czego się można przyczepić to precyzyjność wskaźnika poziomu paliwa i może fajnie by było mieć zegarek.**

Co prawda nie zamierzam Junakiem objechać świata dookoła, ani nawet Polski, ale nie mam zamiaru ograniczać się tylko i wyłącznie na dojazdy do redakcji. A zatem w drogę. Ruszam i od razu niespodzianka, nie mam na czym oprzeć stopy. Lekko zdezorientowany zatrzymuje się przecież jeszcze przed chwilą był podnóżek. Podnóżki dla kierowcy są składane tak samo jak te dla pasażera, bardzo łatwo zaczepić piętą i je złożyć, a że nie są wyposażone w żaden mechanizm np. sprężyna nie wracają do pierwotnej pozycji. Po kilku ruszeniach nauczyłem się nie zaczepiać o nie. Pewną niedogodnością jest umiejscowienie dźwigni bezpośrednio na gaźniku. Ktoś mógłby powiedzieć, może być problem z jej obsługą podczas jazdy. Otóż niema żadnego problemu. Ssanie działa w bardzo specyficzny sposób, właściwie nie udało mi się tego ustalić. Dźwignia ma 3 pozycje: w pozycji dolnej silnik zimny działa, pod warunkiem, że podtrzymuje się manetkę gazu. Jak złapie temperatury to już nie ma potrzeby



**Kolorowe przełączniki fajnie wyglądają, a lusterka w końcu uda się ustawić tak, żeby widzieć coś więcej, niż tylko naszywki na rękawach kurtki.**



**Duży stalowy błyszczący wydech. Jego brzmienie mogło by sugerować, że pod zbiornikiem mamy silnik o pojemności przynajmniej 350 cm<sup>3</sup>.**



**Pod kanapą nie da się umieścić choćby blokady na tarczę. Szkoda, że nie zaprojektowano tego inaczej.**

podtrzymywania gazu. Podobnie a właściwie tak samo jest w pozycji środkowej. W pozycji górnej silnik nie działa. Z informacji uzyskanych przez telefon dowiedziałem się, że jak jest bardzo zimno, to należy odpalać silnik ustawiając dźwignię w pozycji górnej, a jak jest ciepło, to jej położenie nie ma znaczenia.

Jednostka napędowa to prosty gaźnikowy singiel, chłodzony powietrzem, o mocy 8 KM. Przyspieszenie jest adekwatne do mocy i momentu obrotowego. Prędkość podróżna to 70-80 km/h, co jak dla mnie nie jest czymś, co by mi specjalnie przeszkadzało. Moto-

cykl prowadzi się lekko, choć wraz ze wzrostem prędkości jest coraz głośniejszy, a powyżej 8 tys. obrotów silnik zaczyna nierówno pracować i drgania stają się odczuwalne. Przełączanie biegów jest mało precyzyjne, a sprzęgło działa zerojedynkowo. Pomimo tych niedogodności przejechałem ponad 500 kilometrów drogami nie tylko asfaltowymi i nie odczułem tego w kościach. A na koniec, pod dystrybutorem, było miło. Spalanie na poziomie 3,5 litra na 100 km, sprawia, że ma się ochotę na kolejną, niekoniecznie krótką, wycieczkę. Bo motocykle są fajne, zwłaszcza jak się nimi jeździ. ■

#### DANE TECHNICZNE

POJEMNOŚĆ	124 cm <sup>3</sup>
RODZAJ SILNIKA	4-suwowy, 1 cylinder, OHV
PRĘDKOŚĆ MAKSYMALNA	95 km/h
MOC	6,0 kW / 8,18KM (przy 8500 RPM)
STOSUNEK MOCY DO MASY	0,040
WAŁEK WYRÓWNOWAŻAJĄCY	tak
ROZRUCH	elektryczny
HAMULEC PRZÓD	tarczowy, hydrauliczny
HAMULEC TYŁ	tarczowy, hydrauliczny
ROZMIAR OPONA PRZÓD	110 / 70 - 17
ROZMIAR OPONA TYŁ	110 / 80 - 17
WYMIAR DŁ. / SZER. / WYS. ( mm )	2130 / 760 / 1020
MASA WŁASNA	147 KG
DOPUSZCZALNE OBCIĄŻENIE	150 KG
ILOŚĆ MIEJSC	2
WYSOKOŚĆ SIEDZISKA ( mm )	770
POJEMNOŚĆ ZBIORNIKA PALIWA	15,5 l

# Akropol

W legendarnym Rajdzie Akropolu wystartowało pięć polskich załóg. Oczywiście największe oczekiwania wiązano z mistrzami Europy.

ZDJĘCIA: MARCIN RYBAK, MARCIN SNOBKOWSKI



Kajetan Kajetanowicz z Jarkiem Baranem rozpoczęli od dachowania i gigantycznej straty. Na greckich szutrach postawienie auta do góry kołami nie stanowi większego problemu, zdarzało się najlepszym. Szczęście, że stało się to przy stosunkowo niewielkiej prędkości i rolowanie było „miękkie”, Fiesta nie uległa poważnym uszkodzeniom. Niestety zaś, to odludzie, czyli brak kibiców i długie minuty walki o powrót na trasę odcinka specjalnego. Dojechali do mety pierwszej próby niemal kwadrans później niż zwycięzców. Każdy, kto choć odrobinę

zna sport samochodowy wie, że taka strata przesądza sprawę – zawody są już przegrane. Ale nie dla Kajetanowicza i Barana. Kolejne próby jechali koncertowo; albo wygrywali, albo kończyli tuż za zwycięzcą. Bardzo dzielni zawodnicy, nie załamali się i jechali tak, że na mecie rajdu dojechali jako ósma załoga. Wynik po rolce na pierwszym odcinku niewyobrażalny. Brawo. Ale nie tylko mistrzowie Europy dawali powody do satysfakcji – w pierwszej dziesiątce klasyfikacji generalnej znalazły się cztery polskie załogi. Wojciech Chuchała z Danielem Dymurskim wygrali



Pos. No.	Driver / Co-driver	Vehicle	Group	SS time	Aver. speed	Diff. Leader	Pos.	SS time	Penalty	Total time	Diff. Prev.
1	Kajetanowicz K. / Baran Jarosław	Ford Fiesta RS	RC2	00:24:08.5	84.15	00:00:00.0	1	02:53:12.5	02:53:12.5	00:00:00.0	00:00:00.0
2	Lukyanuk Alexey / Kapustin Roman	Ford Fiesta RS	RC2	00:24:14.3	83.82	00:00:05.8	2	02:55:22.8	02:55:22.8	00:02:10.3	00:02:10.3
3	Sirmacis Ralfs / Šimins Arturs	Škoda Fabia RS	RC2	00:24:21.2	83.42	00:00:12.7	3	02:55:54.9	02:55:54.9	00:02:42.4	00:00:32.1
4	Tarabus J. / Trunkát Daniel	Škoda Fabia RS	RC2	00:24:47.6	81.94	00:00:39.1	4	02:58:54.4	02:58:54.4	00:05:41.9	00:02:42.4
5	Athanassoulas L. / Panagiotounis E.	Škoda Fabia RS	RC2	00:24:51.1	81.75	00:00:42.6	5	03:01:32.4	03:01:32.4	00:08:19.9	00:02:38.0
6	Jeets Raul / Toom Andrus	Škoda Fabia RS	RC2	00:25:14.5	80.49	00:01:06.0	6	03:01:23.6	03:02:23.6	00:09:11.1	00:00:51.2
7	Chuchała W. / Dymurski Daniel	Subaru Impreza STI	RC2	00:25:43.5	78.97	00:01:35.0	7	03:03:52.9	03:03:52.9	00:10:40.4	00:01:29.3
8	Kasperczyk T. / Syty Damian	Ford Fiesta RS	RC2	00:25:52.6	78.51	00:01:44.1	8	03:06:00.6	03:07:10.5	00:13:58.1	00:03:17.7
9	Jacquet Rios J. / Vargas Peña H.	Mitsubishi Lancer Evo X	RC2	00:27:13.0	74.85	00:03:04.5	9	03:13:22.1	03:13:22.1	00:20:09.5	00:06:11.5
10	Kohtun J. / Pleskot I.	Ford Fiesta RS	RC2	00:28:00.7	72.53	00:03:52.2	10	00:00:10.0	03:13:28.0	00:20:15.5	00:00:05.9

w klasyfikacji ERC 2 i prowadzą w klasyfikacji sezonu. To jedyna załoga startująca w Subaru Imprezie STI. Pozostałe załogi dojechały Fordami Fiestami; Jarosław Kohtun i Ireneusz Pleskot, Tomasz Kasperczyk i Damian Syty oraz Kajetan

Kajetanowicz z Jarosławem Baranem. Nie udało się osiągnąć mety Rajdu Akropol załogze jadącej w Oplu Adamie. Łukasz Pieniążek i Przemysław Mazur prowadzili w kategorii R4, jednak po awarii skrzyni biegów musieli się wycofać.

## Klasyfikacja Rajdowych Mistrzostw Europy po Rajdzie Akropolu

1. Kajetan Kajetanowicz (Polska) 71 pkt.
2. Aleksiej Łukjaniuk (Rosja) 46 pkt.
3. Craig Breen (Irlandia) 38 pkt.
4. Ralfs Sirmacis (Łotwa) 37 pkt.
5. Jaromir Tarabus (Czechy) 28 pkt.
6. Lambros Athanassoulas (Grecja) 27 pkt.
7. Luis Monzon Artilles (Hiszpania) 25 pkt.
8. Wojciech Chuchała (Polska) 24 pkt.
9. Alastair Fisher (Wielka Brytania) 23 pkt.
10. Yonaton Perez Suarez (Hiszpania) 20 pkt.



# Inauguracja na Torze "Poznań"



ZDJĘCIA: GRZEGORZ CHYŁA

Wyścigowe mistrzostwa Polski rozpoczęły się na torze Poznań. W pierwszy weekend maja na torze pojawiło się ponad stu kierowców rywalizujących o punkty w Wyścigowych Samochodowych Mistrzostw Polski, Mistrzostw Polski Hour Race oraz w Pucharze Polski Motocity Is Cup już za nami. Odbyła się też 3. i 4. runda Porsche Platinum GT3 Cup Challenge Central Europe.

Rywalizację w Porsche Platinum GT3 CCCE zdominował Piotr Parys, który najpierw wygrał kwalifikacje, a potem także oba wyścigi. Ten młody, 16-letni zawodnik ma już duże doświadczenie wyścigowe; jako pięciolatek jeździł kartami, w 2014 wygrał cykl Kia Lotos Race, w ub. roku z powodzeniem startował w VW Golf Cup. W bieżącym sezonie rywalizuje w bardzo wymagającym cyklu i po czterech rundach prowadzi przed Szcześniakiem i Jarosem. To pierwsza i ostatnia w tym sezonie możliwość oglądania cyklu Porsche na Torze "Poznań", pozostałe rundy zostaną rozegrane poza granicami naszego kraju. W mistrzostwach Polski w klasie D4 3500, dwie wygrane zanotował Jakub Glasse, który został pierwszym liderem rywalizacji w tym sezo-

nie. Dwa następne miejsca na podium zajmowali Artur Obuchowski i Dawid Bokiej. Pierwszego dnia lepszy był Obuchowski, a drugiego Bokiej. Obaj mają na swoim koncie po 33 punkty i z pewnością w kolejnych rundach spróbują pomieścić szyki Jakubowi Glasse. W klasie DN-1N najbardziej zadowolony po poznańskich rundach jest Piotr Kowner, który został pierwszym liderem rywalizacji. W pierwszym wyścigu stoczył pasjonującą walkę z Robertem Lewandowskim i Piotrem Talarczykiem i zajął trzecią pozycję. W drugim był już najszybszy. Wiceliderem jest Talarczyk, który dwa razy zajmował drugie miejsce. W klasie DN-2 w obu wyścigach kolejność na mecie była taka sama: 1. Wojciech Klimecki, 2. Bartosz Krysmann, 3. Bartosz Walkowiak. Ta



trójka zasygnalizowała, że w tej klasie będzie w tym sezonie toczyć walkę o końcowe zwycięstwo. W kolejnych rundach kolejność może być zupełnie inna. W klasie DN-2 Picanto walkę toczą kierowcy, którzy rywalizują także w tegorocznym cyklu Kia Lotos Race. Dwa tygodnie

temu zawodnicy walczyli na węgierskim Hungaroringu, a tym razem ścigali się w Poznaniu w klasie mistrzostw kraju. Pierwszy wyścig po emocjonującej walce wygrał Tomasz Magdziarz, wyprzedzając minimalnie Damiana Litwinowicza. Po dwóch rundach liderem jest Litwino- ➔➔





wicz, który wygrał drugi wyścig, a drugi jest Magdziarz. Były piłkarz Lecha i Warty miał ochotę na podwójne zwycięstwo w Poznaniu, jednak w drugim wyścigu popełnił falstart, co spowodowało, że drugą rywalizację ukończył na trzeciej pozycji. Dla wszystkich był to z pewnością bardzo

dobry trening przed kolejnymi zawodami, tym bardziej że na Torze "Poznań" dojdzie już wkrótce do rywalizacji Kia Lotos Race. W klasie DN-5 Cup Pl oba wyścigi wygrał Robert Hudziak przed Konradem Tadłą. Obaj także w takiej kolejności przewodzą przewodzą klasyfikacji generalnej, ➔➔





a w tej klasie wystartowało ponad dwudziestu kierowców. Z kolei w klasie DN-6 wygranymi podzieli się Łukasz Rawecki i Dawid Abramczyk, co każe przypuszczać, że tegoroczna rywalizacja będzie emocjonująca do końca. Natomiast w klasie DN-8.1 zdecydowanym liderem jest Michał Ghany (wygrał oba wyścigi), a w klasie DN-8.2 dominował Bartosz Idźkowski (również wygrał zdecydowanie dwa wyścigi). W Pucharze Polski w Motocity Is Cup, liderem pod inaugura-

cyjnej rywalizacji jest Wojciech Smorawiński, który po dramatycznej walce wygrał pierwszy wyścigi, a w drugim zajął trzecią pozycję. Wice-liderem jest Krzysztof Ratajczak, który zwyciężył w drugim wyścigu. Kierowcy wyścigowi powrócą na Tor "Poznań" w pierwszy weekend czerwca. Rozegrane zostaną 3. i 4. runda Wyścigowych Samochodowych Mistrzostw Polski, 2. runda Mistrzostw Polski Hour Race oraz 2. runda Kia Lotos Race. ■



# **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/**

# Puchar klasyków



II runda Motointegrator Classicauto Cup

TEKST I ZDJĘCIA: DARIA TWOREK

Doskonałym sposobem na spędzenie majówki okazała się impreza sportowa Motointegrator Classicauto Cup, która tym razem odbyła się w województwie świętokrzyskim. Zawody odbywały się na historycznym Torze Kielce zlokalizowanym w Miedzianej Górze. To tutaj 10 lat temu zainaugurowano cykl amatorskich zawodów przeznaczonych dla kierowców pojazdów klasycznych.

Motointegrator Classicauto Cup to obecnie największy puchar dla amatorów w Polsce, który otwartą formułą zawodów przyciąga coraz liczniejszą grupę pasjonatów. W dniach 2-3 maja miała miejsce kolejna runda, w której łącznie wystartowało ponad 200 załóg. Wybór lokalizacji nie był przypadkowy. Tor Kielce to niezwykle obiektywny obiekt sportowy o długiej historii. Do użytku oddany został już w latach 70-tych i stanowi obecnie bardzo klimatyczne miejsce, które zachowało ducha tamtych lat. Tor daje także wiele ciekawych możliwości ułożenia trasy. Długa prosta pozwala

zawodnikom rozwijać duże prędkości, prowadząc do technicznej części kartingowej wymagającej dobrej, technicznej jazdy, po ciasne górskie zakręty. Podczas eliminacji MCA Cup wszystkie te elementy zostały wykorzystane, zmuszając uczestników do dużej uwagi i wykazania się dobrą techniką sportowego prowadzenia pojazdów. Szybki samochód nie wystarczył. Liczyły się przede wszystkim umiejętności kierowcy.

Zgodnie z harmonogramem imprezy, pierwszego dnia odbył się trening dla chętnych, natomiast o godzinie 16:00 rozpoczął się drugi punkt

programu, czyli wyścig na dochodzenie, w którym swoich sił spróbowało 40 załóg. Lista zgłoszeniowa na wyścig została zapełniona w niecały tydzień! Sam wyścig zaś budził ogromne emocje nie tylko wśród zawodników, lecz także kibiców, którzy zmagania mogli podziwiać z balkonu ośrodka i trybun. Mimo, iż zawodnicy startowali po przeciwległych stronach toru, jednemu z nich udało się dogonić rywala. Dokonał tego Konrad Pawluczuk startujący BMW E36 316i Coupe, który w ostatecznej klasyfikacji zajął 4. miejsce. Jak sam podsumowuje:



- Najlepszym elementem zawodów jest dla mnie możliwość rywalizacji z innymi, bardzo dobrymi kierowcami, a wszystko to w bezpiecznych i dobrze przygotowanych warunkach. Wyścig na dochodzenie? Bardzo trafiony pomysł! Sam jestem typem wyścigowca. Tutaj można faktycznie jechać na maxa, bo z każdym okrążeniem dokładniej poznajesz każdy centymetr trasy i na bieżąco analizujesz i poprawiasz optymalną linię jazdy. A tu dodatkowa adrenalina poprzez możliwość dogonienia rywala. →→





Święto Konstytucji uczczono zaś II Eliminacją MCA Cup. Trasa próby została przygotowana z myślą o deszczowej pogodzie, która na chwilę zawitała na tor. Wymagająca trasa miała długość ponad 3 km. Każdy miał możliwość odbycia dwóch przejazdów zapoznawczych oraz później 5. prób z pomiarem czasu.

Rywalizacja podczas Motointegrator Classicauto Cup odbywa się w oparciu o podział na 6. grup i w każdej z grup dodatkowo na klasy zależnie od pojemności silnika, dzięki czemu

szanse zawodników są wyrównane, a walka bardziej zacięta. II eliminacja MCA Cup przyciągnęła także specjalnego gościa – Roberta Stecia - mistrza Polski w wyścigach górskich, który na tę okazję przesiadł się ze swojego bolidu Lola B02/50 formuły 3000 do - uwaga - najstarszego i zdecydowanie najbardziej charyzmatycznego auta zawodów, jakim był Mikrus MR-300 z 1959 r. Robert wystartował wraz ze swoją pilotką, prywatnie żoną – Ireną, zyskując największy doping publiczności.





Zwycięzcami poszczególnych grup zostali:  
 Grupa I: Marcin Chwist/Porsche 944;  
 Grupa II: Łukasz Gałganow i Sylwia Wiercioch/  
 BMW E30 M20;  
 Grupa III: Arkadiusz Błaszczuk/Honda Integra;  
 Grupa IV: Michał Podsiadło/Renault Clio;  
 Grupa V: Paweł ps. „Paweł”/Subaru Legacy;  
 WRC Challenge: Tomasz Różak/Mitsubishi Lan-  
 cer Evo 9.

Puchar Pań zwyciężyła Agata Słomska jadąca  
 Toyotą MR 2, Puchar Mercedes Challenge nale-  
 żał do Tomasza Łuczyńskiego (Mercedes W201),  
 zaś Puchar Toyoty wygrał Paweł Orliński ściga-

jący się Toyotą MR 2 z 1987 r. Co ciekawe coraz  
 więcej uczestników decyduje się na udział w obu  
 dniach imprezy, traktując ją jako świetną okazję  
 do treningu i zabawy, a także doskonały spo-  
 sób na spędzenie wolnego czasu i spotkanie się  
 ze znajomymi z różnych stron Polski. Kolejna  
 runda Motointegrator Classicauto Cup odbędzie  
 się w dniach 18-19 czerwca w Białej Podlaskiej.

Zapisy oraz szczegółowe informacje dotyczące  
 tego wydarzenia dostępne są na stronie internet-  
 owej [www.classicautocup.pl](http://www.classicautocup.pl), zaś przebieg całego  
 cyklu można śledzić na oficjalnym profilu na  
 Facebooku: Classicauto Cup. ■







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



Ubezpieczenia Finansowe



Ubezpieczenia Nieruchomości



Ubezpieczenia Zdrowotne



Ubezpieczenia Oszczędnościowo - Inwestycyjne



Ubezpieczenia Emerytalno-Rentowe



Ubezpieczenia Turystyczne

## Wydarzenia i rocznice: maj 2016

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Szwecja jest ostatnim europejskim krajem kontynentalnym, na którym wprowadzono na drogach ruch prawostronny. Stało się to (dopiero) 3 września 1967 roku (dzień ten otrzymał nazwę "Dagen H"). Przygotowania do "przestawienia się" trwały jednak bardzo długo, gdyż odpowiednią decyzję parlament tego kraju podjął już **10 maja 1963** roku. Obecnie ruch prawostronny jest obowiązujący w większości krajów świata.

W Polsce formalnie ustanowiono go w 1918 roku, po odzyskaniu państwowości. Nie było z tym większych problemów, gdyż jedynie w zaborze austriackim ruch był lewostronny. Inne państwa powstałe na gruzach monarchii austro-węgierskiej (Austria, Węgry czy Czechosłowacja) pozostały przy ruchu lewostronnym aż do lat, w których znalazły się przymusowo w strefie wpływów III Rzeszy.



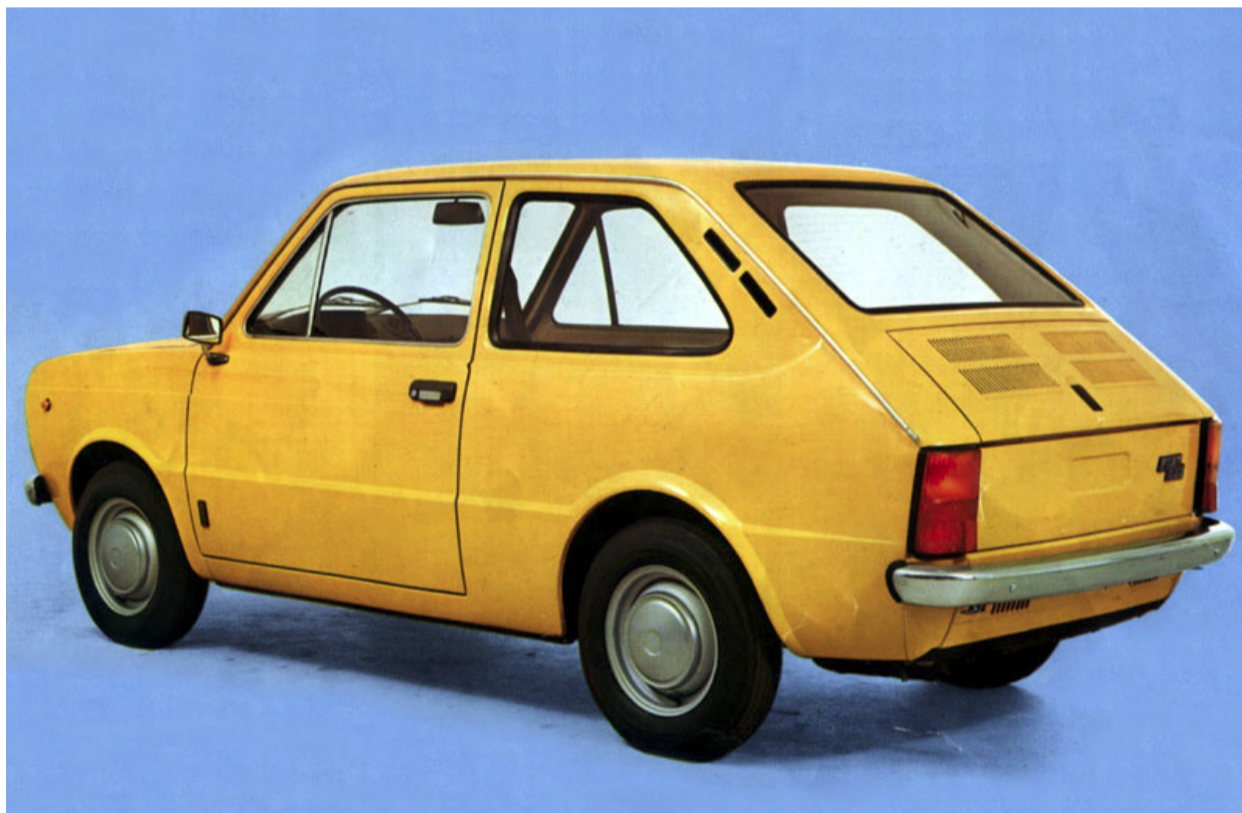
**W latach 1982-93** w fabrykach Mercedesa w Sindelfingen oraz w Bremie produkowany był model W 201, znany też jako Mercedes 190 lub (popularnie) "Baby-Benz". Łącznie z taśm zjechało ich prawie 1,9 mln egzemplarzy.

Auto należy jeszcze do tych "starych" i bardzo do dzisiaj cenionych modeli Mercedesów, które miały bardzo trwałe karoserie i praktycznie nie-

zniszczalne, niezwykle żywotne silniki. Przy obecnych standardach silniki Mercedesów były bardzo słabe w porównaniu do ich pojemności (np. 90 KM z benzynowej jednostki o poj. 1997 cm<sup>3</sup> w najslabszej wersji). Ale zapewne to była jedna z przyczyn ich żywotności. Produkcję auta – wg różnych źródeł – zakończono w marcu lub wrześniu 1993 roku.



**9 maja 1950** roku Hiszpański Narodowy Instytut Przemysłu, korporacja sześciu banków oraz włoski koncern motoryzacyjny FIAT powołał do życia Hiszpańskie Towarzystwo Samochodów Osobowych. Nazwa ta (nieco dziwaczna w języku polskim, jakby samochody mogły się stowarzyszać), w oryginalnym języku brzmi następująco: Sociedad Española de Automóviles de Turismo, w skrócie SEAT.



Pierwsze dekady działalności hiszpańskiego producenta samochodów opierały się oczywiście na modelach włoskiego udziałowcy – Fiata 1400 oraz Fiata 600. Hiszpanie dopiero w 1975 roku otworzyli własne Centrum Techniczne w Martorell, które przejęło rolę projektowania i testowania nowych, rodzimych modeli. Fiat ostatecznie odsprzedał swoje udziały Hiszpanom w 1980 roku, którzy jednak bardzo szybko

poszukali nowego partnera. Już w 1982 roku SEAT podpisał umowę o współpracy z Volkswagenem, a w 1986 roku Niemcy wykupili większość udziałów i przejęli kontrolę nad firmą. Obecnie SEAT – obok m. in. Audi, Skody, Lamborghini i Porsche – jest częścią Grupy Volkswagena.

**22 maja** odbędzie się 6. Rajd Zamkowy, będący drugą rundą Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Śląska. Zawody składać się będą z dwóch, trzykrotnie pokonywanych odcinków specjalnych – Dąbrowa oraz Rogoźnik – o łącz-

nej długości 38,4 km. Baza rajdu mieścić się będzie w Urzędzie Miasta Będzin, a na placu przed urzędem znajdzie się park serwisowy. Start i meta rajdu zlokalizowane będą na ul. Sportowej.

Lorenzo Bandini był włoskim kierowcą Formuły 1 (ur. 21 grudnia 1935 roku w libijskiej miejscowości Barce). W swej karierze reprezentował barwy kilku zespołów wyścigowych – Scuderia Ferrari, Cooper, BRM oraz Scuderia Centro Sud. Nie zrobił oszałamiającej kariery sportowej, jednak trafił do historii, jako dziesiąta śmiertelna ofiara w F1.

Fatalny wypadek miał miejsce **7 maja 1967** roku podczas Grand Prix Monako. Po wyjściu z szykany, silnik jego Ferrari eksplodował i cały bolid zalany został płonącym paliwem. Pojazd po chwili uderzył w bandę z bel sprasowanej słomy, co spowodowało rozlanie się paliwa i tylko podsycało ogień. Niestety, kierowca nie zdołał samodzielnie opuścić bolidu, a akcja gaśnicza trwała długo. W rezultacie Bandini, z poparzeniami sięgającymi 70% ciała, trafił do szpitala, gdzie po trzech dniach zmarł.

Śmierć włoskiego kierowcy stała się impulsem dla jego siostry, która powołała do życia Fundację Lorenzo Bandiniego. Od 1992 roku fundacja ta przyznaje specjalną nagrodę – Trofeum Lorenzo Bandiniego



– wybitnym postaciom Formuły 1 (z reguły kierowcom), które wykazały się wyjątkowym duchem walki na torze oraz czyniącym najbardziej widoczne postępy w rozwoju sportowym.

Wśród laureatów Trofeum znalazł się m. in. David Coulthard (1995), Michael Schumacher (2003), czy Bruno Senna (2012). W ub. roku, po raz pierwszy wyróżniono nie osobę, ale cały team Mercedesu. W 2008 roku Trofeum Bandiniego otrzymał Robert Kubica.



**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, Grzegorz Chmielewski, Andrzej Dąbrowski, Anna Dziedzic, Jerzy Dyszy, Henryk Gawuć, Andrzej Glajzer, Joanna Kalinowska, Mariusz Leśniewski, Anna Lubertowicz-Sztorc, Maria Modzelan, Andrzej Penkalla, Kacper Rutkowski, Maciej Rzońca, Marcin Suszczewski, Daria Tworek, Jakub Żołędowski

**DZIAŁ REKLAMY I PATRONATÓW**

[iauto.polska@gmail.com](mailto:iauto.polska@gmail.com)

**KONTAKT Z REDAKCJĄ**

[redakcja@motopress-media.pl](mailto:redakcja@motopress-media.pl)

**DYSTRYBUCJA ANDROID/iOS/WINDOWS**

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

Zdjęcia na okładce: Grzegorz Chyła, Mirosław Rutkowski



**NAPISZ DO NAS:** [redakcja@motopress-media.pl](mailto:redakcja@motopress-media.pl)