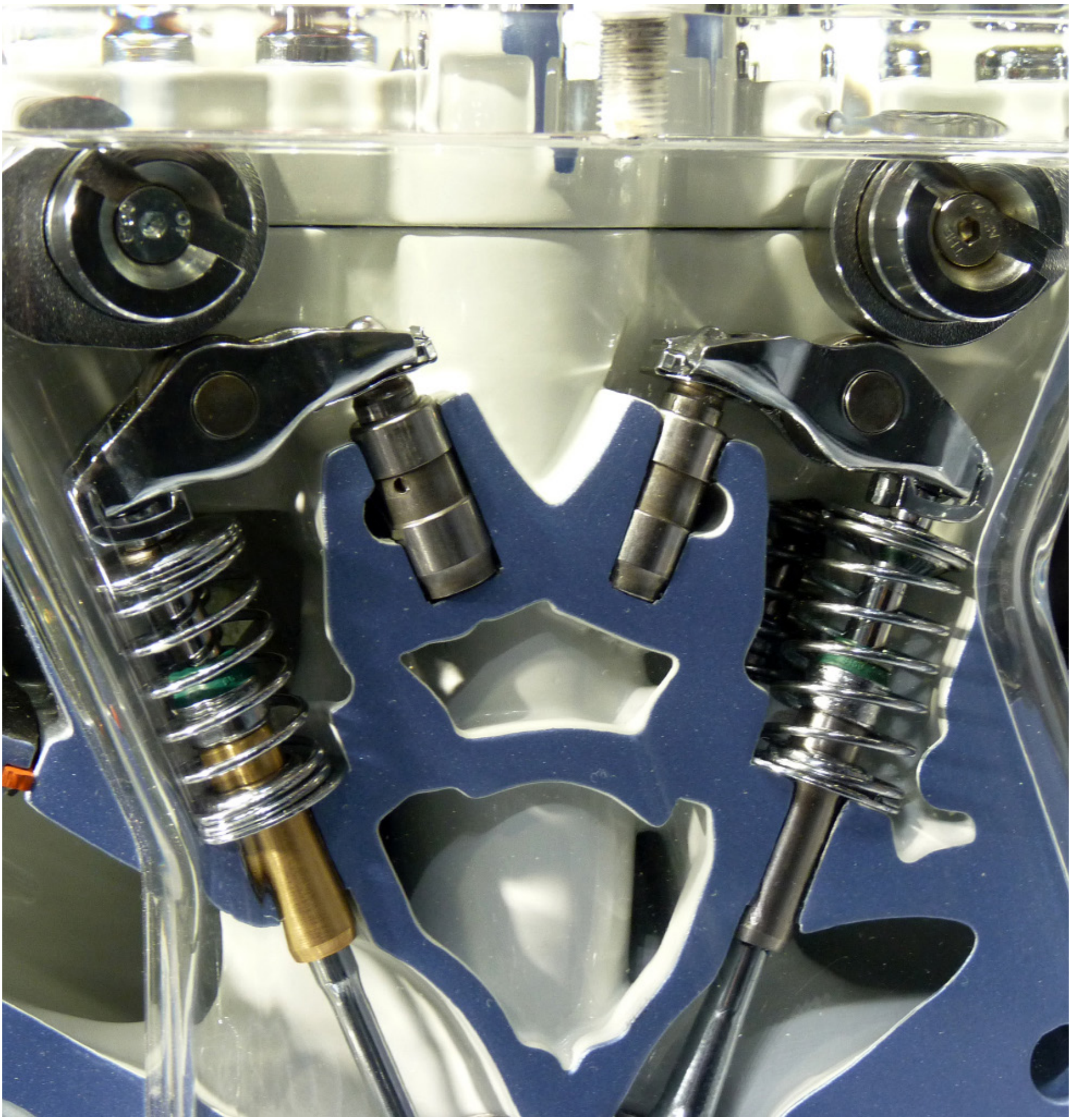
iauto polska

Numer 28, 25 maja 2016



Najważniejszy jest zespół. Mówi o tym w wywiadzie Maciej Wisławski. W zespole każdy ma swoje zadanie, jeśli każdy robi to, co do niego należy, i robi to bezbłędnie, to zespół odnosi sukces. Tak jest w rajdach. Tak jest również w biznesie. Światowego dziś formatu firma Solaris, to też przykład pracy zespołu. Jest potrzebny lider, który ma pomysł, talent lub wiedzę, a najlepiej wszystko to razem. W teamie rajdowym jest to kierowca, w fabryce samochodów wizjoner i konstruktor. Takich wartych pokazywania zespołów jest w Polsce całkiem dużo, chociaż w mediach łatwiej znaleźć opisy klęsk i niepowodzeń. To zrozumiałe; o aferze, oszustwie, niekompetencji łatwiej pisać, łatwiej trafić do odbiorcy budząc jego emocje. Sensacja pozwala powiększyć nakład, a jego wielkość przekłada się na liczbę i cenę reklam. To mechanizm znany od dawna i wykorzystywany bez większych oporów przez wydawców małych i dużych.

Tym bardziej cieszy sukces magazynu iAuto. Tym sukcesem jest wielka i wciąż rosnąca liczba Czytelników. Każdy kolejny numer tworzy zespół. Zobaczcie ostatnią stronę, tam jest długa lista Autorów. Każdy pisze inaczej, a przecież każdy pisze o motoryzacji. I raczej o sukcesach, o porażkach rzadko, nigdy w poszukiwaniu sensacji.

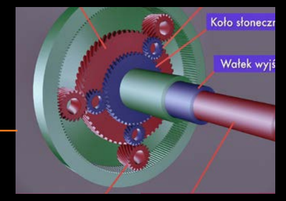
Mam wielką satysfakcję, że zespól takich Autorów chce tworzyć magazyn iAuto. Mam też wielką satysfakcją, że tak wielu Czytelników docenia wysiłek naszych Autorów.

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski

Prezentacje
Iveco Daily - str. 4
Solaris - str. 13
i20 WRC - str. 48

Technologie
Przekładnie automatyczne - str. 10



Rozmowa iAuto
Maciej Wisławski - str. 24

Sport
Kia Picanto - str. 34
Rallycross w Toruniu - str. 36
Królewski Puchar Lata - str. 44

Kalendarium
Kalendarium - str. 51

Podniebna prezentacja

TEKST I ZDJĘCIA: KLAUDIUSZ MADEJA

Producenci samochodów szukają atrakcyjnych miejsc, aby przedstawić swoje nowe propozycje. Bywalcy mogliby wymienić różne pomysły. Jednak niedawną prezentację odświeżonego Daily można na pewno zaliczyć do najciekawszych.

Model Daily zadebiutował w 1978 roku. Od tamtej pory sprzedaliśmy ponad 2,8 miliona egzemplarzy wszystkich generacji, co świadczy dobitnie o popularności tego modelu. Nowym Daily Euro 6 chcemy kontynuować tę dobrą passę – zapewnia Prezes Iveco Pierre Lahutte. Przez te wszystkie lata, wskutek swojej popularności, ten model stał się niejako wizytówką marki Iveco. Oczywiście ktoś powie, że ciągniki siodłowe prezentują się dostojniej. Prawda, ale najczęściej, na drodze spotykamy Daily.

Ma on zresztą też swoje historyczne zasługi. Od 1999 r., jako pierwszy samochód dostawczy, miał montowany wysokoprężny silnik common rail, który był jednym z przełomowych dokonań w historii jednostek z samoczynnym zapłonem. Znów po raz pierwszy, w 2004 r., zainstalowano w nim napęd CNG. Nie było wcześniej aut dostawczych, zasilanych takim paliwem. Aby dopełnić wachlarz napędów, w 2006 r. pierwszy raz pokazano elektrycznego Daily. Co prawda, do dzisiaj jest to śladowa produkcja, niemniej i taka opcja jest dostępna. Jak każdy długowieczny model, także Daily jest ciągle modernizowany. W 2015 r. producent pierwszy raz zaproponował automatyczną skrzynię biegów Hi-Matic. Charakteryzuje się 8 przełożeniami, które

jak zapewniają konstruktorzy, są zdolne efektywnie pracować w różnych warunkach drogowych, przy zmiennym obciążeniu. Do tej pory sprzedaliśmy przeszło 10 tysięcy samochodów z tym rozwiązaniem, a w 2016 roku chcemy ten wynik podwoić – mówi Prezes Lahutte. Podczas prezentacji mogliśmy się przekonać o zaletach automatycznej skrzyni Hi-Matic, montowanej w Daily. Jest dostępna z 5 silnikami. Producent zapewnia, że precyzyjne przełączanie biegów trwa poniżej 200 milisekund. Nowy, inteligentny system EcoSwitch Pro automatycznie zmniejsza moment obrotowy, obniżając w ten sposób zużycie paliwa bez uszczerbku dla wydajności. Automatyczna skrzynia oznacza większy komfort pracy dla kierowcy. Może się lepiej koncentrować na drodze, bardziej dbać o bezpieczeństwo jazdy. Jednak głównym powodem, dla którego wyniesiono nowego Daily na taras widokowy szczytu było wprowadzenie do modelu Daily silnika F1A SCR, spełniającego normę emisji spalin Euro 6. Dla pojazdów do 3,5 t dopuszczalnej masy całkowitej (dmc), takie wymagania będą obowiązywały dopiero w 2020 r. Ale Daily, po modernizacji jest produkowany w wersjach do 7,2 t dmc (poprzednio 7 t). Dla większych pojazdów mamy więc wymierne korzyści w postaci niższych opłat drogowych. Nie tylko w Polsce (viaTOLL) tabele opłat konstruowane są tak, żeby preferować najczystsze silniki, a najbardziej obciążać niższe kategorie czystości spalin.

Można powiedzieć, że historia zatoczyła koło. Kiedyś do dwusuwowych silników dolewało się olej mixol do paliwa. Tak było m.in. z kultową już chyba Syreną. Teraz, aby uzyskać wysoki poziom czystości spalin, użytkownik dolewa płynu AdBlue, który bierze udział w oczyszczaniu spalin. W tym przypadku nie ma jednak konieczności mieszania go z paliwem. W nowym Daily zbiornik AdBlue ma 25 l, napełnia się go średnio raz na dwa miesiące. Oczywiście jest odpowiedni czujnik, który informuje o konieczności uzupełnienia tego płynu. Co jest obecnie dość powszechnym zjawiskiem, wydłużono okres między przeglądami z 40 do 50 tys. km.

Wspomniany już, zupełnie nowy silnik F1A jest lżejszy i zużywa mniej paliwa. Stanowi on około 30 % całej produkcji. W 2016 r. z taśmy powinno ich zejść jakieś 80 tys. szt. →→

Wprowadzone unowocześnienie i podniesiona dmc sprawiają, że całkowity koszt eksploatacji TCO (total cost of ownership) jest niższy niż poprzednio.

Aby podkreślić wszechstronność samochodu, producent oferuje go w trzech wersjach:
Urban, który jak sama nazwa wskazuje, jest idealny do codziennej eksploatacji w ruchu miejskim
Regional, który oferuje dobre osiągi oraz możliwość wyboru trybu Eco i Power, zwiększając przyjemność jazdy oraz elastyczność
International, przeznaczony do pokonywania długich tras

Wszechobecne tablety

Elektronika zdobywa świat. Po rewolucji smartfonowej, obecnie mamy rewolucję tabletową. W tym kierunku idą też producenci samochodów. Dotąd mieliśmy tylko wyświetlacze, przypominające tablety, umieszczone w środkowej cześć deski rozdzielczej. Iveco postawiło na aplikację i uchwyt do tabletu lub smartfonu. Im większy wyświetlacz, tym lepszy efekt.

Aplikacja Daily Business Up to funkcja asystenta kierowcy. Dzięki systemowi oceny stylu jazdy DSE (Driving Style Evplution), daje kierowcy wskazówki dotyczące sposobu prowadzenia pojazdu przez niego. Tablet pobiera dane z pojazdu i przedstawia je w sposób graficzny. W sumie można monitorować do 24 parametrów auta. Trzy najważniejsze w codziennej eksploatacji to:
przyspieszenie, czyli umiejętne operowanie pedałem gazu
wykorzystywanie energii kinetycznej, oznaczające płynną, przewidującą jazdę, mierzące czas pomiędzy przyspieszeniem a hamowaniem (powinien być jak najdłuższy)
eksploatacja pojazdu, tzn. zużywanie silnika, prędkość, obroty silnika, manualna zmiana przełożeń (także jako opcja skrzyni Hi-Matic).

Wszystkie parametry są aktualizowane na bieżąco. Wynik jest przestawiany w postaci punktacji. Zaczynamy od maksimum, czyli 100 pkt. Nad wskaźnikami komputer pokazuje ocenę sumaryczną, jednak nie jest to średnia arytmetyczna składowych, a komputerowo wyliczana nota dla sposobu jazdy kierowcy. Może on w każdej chwili „wyzerować" dane. Oczywiście w codziennej pracy trudno oczekiwać, że kierujący będzie miał czas na bieżące śledzenie tych danych. Niemniej może po zakończeniu pracy przeanalizować wynik i porównać go z innymi, zapisanymi w komputerze. W dłuższym terminie, przy dużych przebiegach, a takie przecież dominują w przypadku samochodów dostawczych, oszczędzanie paliwa, silnika i innych elementów, jak np. klocków hamulcowych, daje spore korzyści finansowe.

Aplikacja zawiera też opcję „Little Fleet Management". Jest to raport o stanie pojazdu, sporządzany na podstawie najważniejszych parametrów. Dostępne jest oczywiście pełne korzystanie z wszystkich funkcji telefonu komórkowego. Tutaj producent wzorował się na samochodach klasy premium. To kolejny przykład na to, jak rozwiązania i udoskonalenia przechodzą „w dół", czyli z samochodów najwyższej klasy do niższych, a w końcu także do użytkowych. Dostępne jest też funkcja zarządzania pojazdem, umożliwiająca m.in. śledzenie zaplanowanych przeglądów i otrzymywanie powiadomień w ramach planu serwisowego. Oczywiście, o czym już wspominaliśmy, monitorowane są najważniejsze parametry. Komputery jeszcze bardziej wkraczają do samochodów. Ta innowacyjna aplikacja pełni funkcję asystenta kierowcy, zapewniając mu wskazówki dotyczące stylu jazdy, co pozwala na istotne obniżenie zużycia paliwa. Umożliwia również płynne połączenie między bazą i pojazdem, który staje się w pełni funkcjonalnym mobilnym biurem – zachwala Dyrektor Działu Iveco Daily Raffaele Di Donfrancesco.

W Alpejskim stylu

Pokaz tego samochodu w przepięknych, alpejskich plenerach, miał podkreślić wysoki poziom zaawansowania technologicznego Iveco Daily E6. Sukces nowego Daily, wprowadzonego na rynek w roku 2014, sprawił, że nasze ambicje związane z Daily Euro 6 znacznie wzrosły. Dlatego właśnie uznaliśmy, że podnóże Mont Blanc jest odpowiednim miejscem na prezentację nowego pojazdu. Tak, jak udało nam się dostarczyć ten samochód na wysokość 3 500 metrów, co na pierwszy rzut oka wydaje się niemożliwe, tak też Daily dociera w miejsca wydawałoby się niemożliwe i daje swoim użytkownikom szerokie możliwości – mówi Prezes Pierre Lahutte. Przy okazji koncern zapowiedział, że dąży do tego, aby ceny nowego Daily w całej Europie były takie same.

Przypomnijmy, że Daily zdobył m.in. tytuł Van of the Year 2015. To pewnie trochę pomogło zanotować 11,3 % wzrostu sprzedaży, porównując lata 2014 i 2015. Spełnienie normy Euro 6, to nie tylko niższe opłaty drogowe, lecz także pozytywny wizerunek użytkownika eksploatującego pojazd przyjazny środowisku naturalnemu. Niedawno ➔➔

ukazał się raport WHO, wg którego 33 z 50 najbardziej zanieczyszczonych miast w całej Unii leży w Polsce. To z pewnością przemawia za wszelkimi działaniami, mającymi poprawić powietrze, jakim oddychamy.

Przy okazji warto poświecić trochę czasu miejscu, w którym poznawaliśmy nowe Daily. Jadąc od strony Genewy czy Chamonix pięknym tunelem Mount Blanc, wyjeżdżamy do malowniczo położonej miejscowości Courmayer. Z dołu nie widać stacji na szczycie Punta Helbronner, leżącym dokładnie na wysokości 3 466 m.n.p.m. Podjazd jest bardzo stromy, rozłożony na dwa etapy. Wsiadamy do okrągłych, przeszklonych dookoła wagoników kolejki linowej SkyWay. Aby wrażenia były pełniejsze, podczas jazdy kręcą się wokół własnej osi. Pasażerowie nie muszą przechodzić, aby podziwiać przepiękne widoki wokoło. Wystartowaliśmy z poziomu 1 300 m.n.p.m. Kolejka żwawo dociera na pierwszy pułap Pavillion Du Mont Frey, leżący na wys. 2 173 m.n.p.m. Tutaj znajdziemy m.in. restaurację z pięknym tarasem i salę konferencyjną. Można się ukoić czymś ciepłym i podziwiać wspaniały krajobraz. W kwietniu na tej wysokości jest jeszcze dość dużo śniegu. Latem jest ponoć całkiem zielono. Napełnieni ciepłym jadłem i informacjami o nowym Iveco Daily, wsiadamy do bliźniaczego wagonika, który szybko dowozi nas na szczyt Punta Helbronner. Przypomnijmy, prawie 3,5 tys. m.n.p.m., czyli niecałe 1 000 m więcej, niż Rysy w Tatrach. Jeszcze przed wyjazdem przestrzegano nas, by zabrać ciepłe kurtki, czapki, szale i rękawiczki. Temperatura na górze oscylowała wokół zera. Jednak słońce tak przygrzewało, że na samej platformie było kilkanaście stopni więcej. Mogliśmy spokojnie nadziwić się, jakiej precyzji potrzebowali organizatorzy, aby wynieść tam opisywany samochód. Pewnie nie było silnego wiatru, podobnie jak tego dnia, gdy my mieliśmy niewątpliwą przyjemność tam być. A punkt jest taki, że jak dmuchnie, to przewieje do kości. Piękna pogoda pozwoliła zrobić ładne zdjęcia. Nie tylko samochodu, lecz także wspaniałej panoramy Alp. Po jednej stronie wierzchołki gór, a po drugiej, jakby na wyciągnięcie ręki najwyższe góry Starego Kontynentu. Choć wg mapy, platformę widokową dzieli od szczytu Mont Blanc (4 810 m.n.p.m.) ponad 5 km w linii prostej, to wydaje się nam, że jest o wiele bliżej.

W tym miejscu, przy pięknej pogodzie można spędzać czas na kontemplacji i podziwianiu malowniczych widoków. Jest też możliwość jazdy na nartach i trekingu, zaś obok pierwszego poziomu (Pavillion Du Mont Frey) znajduje się najwyższy w Europie ogród botaniczny. Czynny oczywiście w miesiącach letnich. Zainteresowani znajdą sobie wszystkie informacje. Gospodarze na swojej witrynie używają określenia „ósmy cud świata". Nie wnikamy, czy to przesadzona opinia. Szkoda czasu na takie rozważania. Jest pięknie i warto zobaczyć to miejsce, podobnie jak pospacerować wąskimi uliczkami centrum Courmayer. Żal nam było opuszczać tę przepiękną okolicę, leżącą na pograniczu Francji i Włoch.

Przekładnie automatyczne

cz. 5

Konstrukcje klasyczne

TEKST I ILUSTRACJA: MARIUSZ LEŚNIEWSKI

Konwencjonalna automatyczna skrzynia biegów to wynalazek o niemal 100-letniej historii. Ewolucja, jaka dokonała się w ich konstrukcji, pozwoliła na zerwanie mitu o paliwożernych i pozbawionych dynamiki samochodach, które są w nie wyposażone. Co więcej, klasyczne automaty, to przekładnie znacznie trwalsze aniżeli ich warianty dwusprzęgłowe czy bezstopniowe.

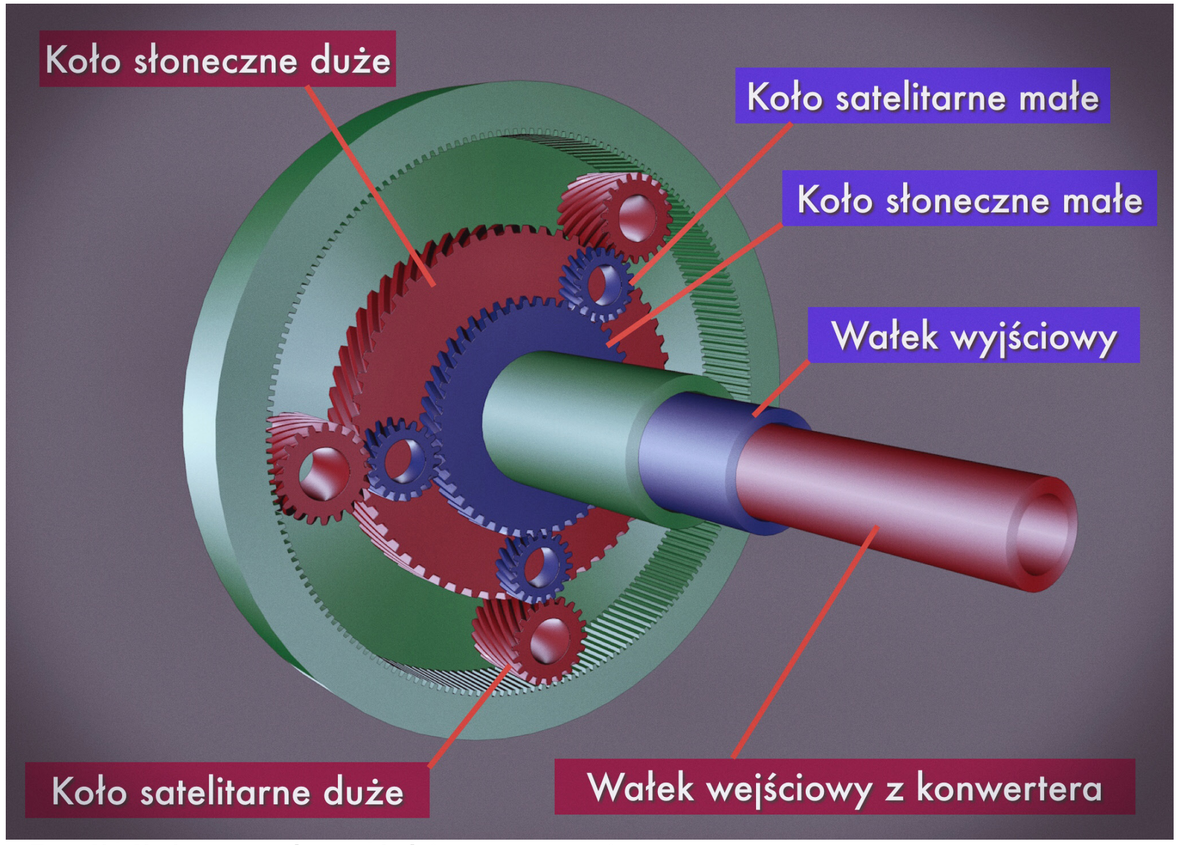
Komfort za oceanu

Idea konwencjonalnego automatu pozostała prawie niezmienna od 1938 roku, kiedy to Gaston Fleisch skonstruował skrzynię Hydramatic, w której moc silnika przekazywana poprzez sprzęgło hydrokinetyczne dostawała się na koła za pośrednictwem przekładni planetarnej. Seryjny debiut Hydromatic zaliczył w 1940 roku napędzając Oldsmobila, który posiadał cztery biegi do przodu plus bieg wsteczny. Na tamte czasy była to nie lada atrakcja. Kolejnym krokiem w rozwoju automatów było wprowadzenie przez koncern Buick'a skrzyń Dynaflow, gdzie rolę sprzęgła hydrokinetycznego spełniał konwerter momentu obrotowego. Ekspansja samochodów z automatami przypadła na lata 1948-1955 i miała miejsce w Stanach Zjednoczonych, na Starym Kontynencie wynalazek ten znalazł zastosowanie dopiero na początku lat 60t-ych. Oczywiście początkowo przekładnie automatyczne montowano w luksusowych markach, takich jak Rolls-Royce bądź Mercedes, później technologia ta spowszedniał,a a rozwój elektroniki pozwalał na coraz szersze zastosowanie, jak też znaczne zmniejszenie gabarytów samych skrzyń.

Wyrafinowana budowa.

Automatyczna skrzynia biegów o klasycznej konstrukcji to najbardziej skomplikowane

Elementy przełączające automatycznej skrzyni biegów. Skrzynia biegów 6-biegowa Tiptronic.



Zespół kół planetarnych przekładni automatycznej.

element współczesnego samochodu, na który składa się kilkaset części o wyjątkowej precyzji wykonania. Każda z przekładni składa się z co najmniej pięciu głównych podzespołów:

Przekładnia hydrokinetyczna (inaczej przekładnik momentu obrotowego lub konwerter) która spełnia rolę sprzęgła i płynnie przenosi moment obrotowy z silnika do skrzyni. Medium pośredniczącym w przeniesieniu momentu jest olej hydrauliczny zawarty w konwerterze. Współczesne skrzynie automatyczne posiadają dodatkowo w przekładniku sprzęgło mostkujące, które nie tylko pozwala na zmniejszenie zużycia paliwa, ale i podnosi komfort podróżowania.

Zespół przekładni planetarnych realizujących poszczególne biegi (patrz ilustracja). Dzięki zwartej budowie i dużej rozpiętości przełożeń (najnowsze konstrukcje to warianty 9-biegowe) skrzynia posiada niewielką masę, a większa liczba biegów, to mniejsze zużycie paliwa i komfortowa, cicha jazda.

Elementy przełączające czyli sprzęgła/hamulce, które służą do przekazywania siły napędowej ustalając zadane przełożenia w zespole kół planetarnych. Praca tych podzespołów polega na odpowiednim unieruchomieniu członu zespołu przekładni planetarnej np.: koła słonecznego i transferu momentu do jarzma satelitów (ilustracja). Wszystkie sprzęgła jak i hamulce sterowane są przez elektrohydrauliczne zawory sterowane ciśnieniem.

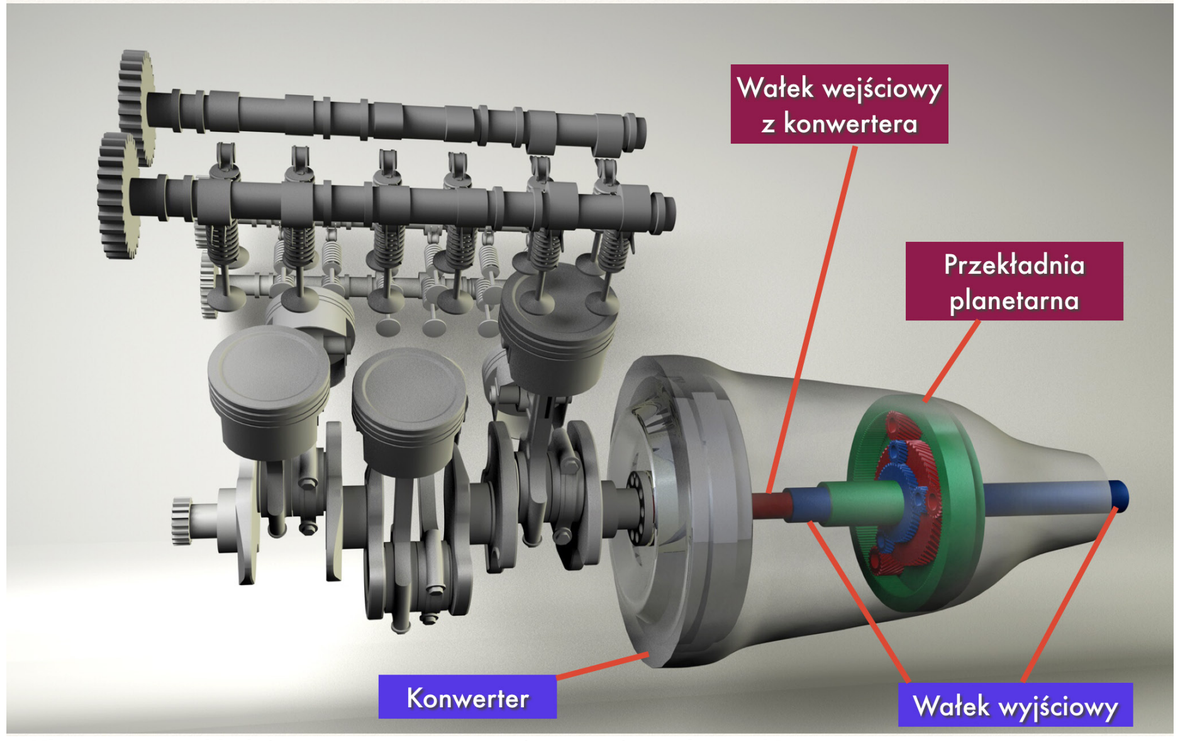
Układ sterowania hydraulicznego, którego zadaniem jest przełączanie sprzęgieł jak i hamulców za pośrednictwem hydraulicznych zaworów przełączających. Dodatkowo zespół sterowania hydraulicznego steruje ciśnieniami w skrzyni automatycznej, więc nadzoruje ciśnienie główne, ciśnienie w konwerterze jak i ciśnienie smarowania. ➔➔

Moduł mechatroniczny obejmujący sterownik hydrauliczny, czujniki oraz elementy wykonawcze jak i zespolony komputer sterujący pracą automatu. Wymiana danych pomiędzy sterownikiem przekładni a innymi sterownikami odbywa się poprzez magistralę CAN.

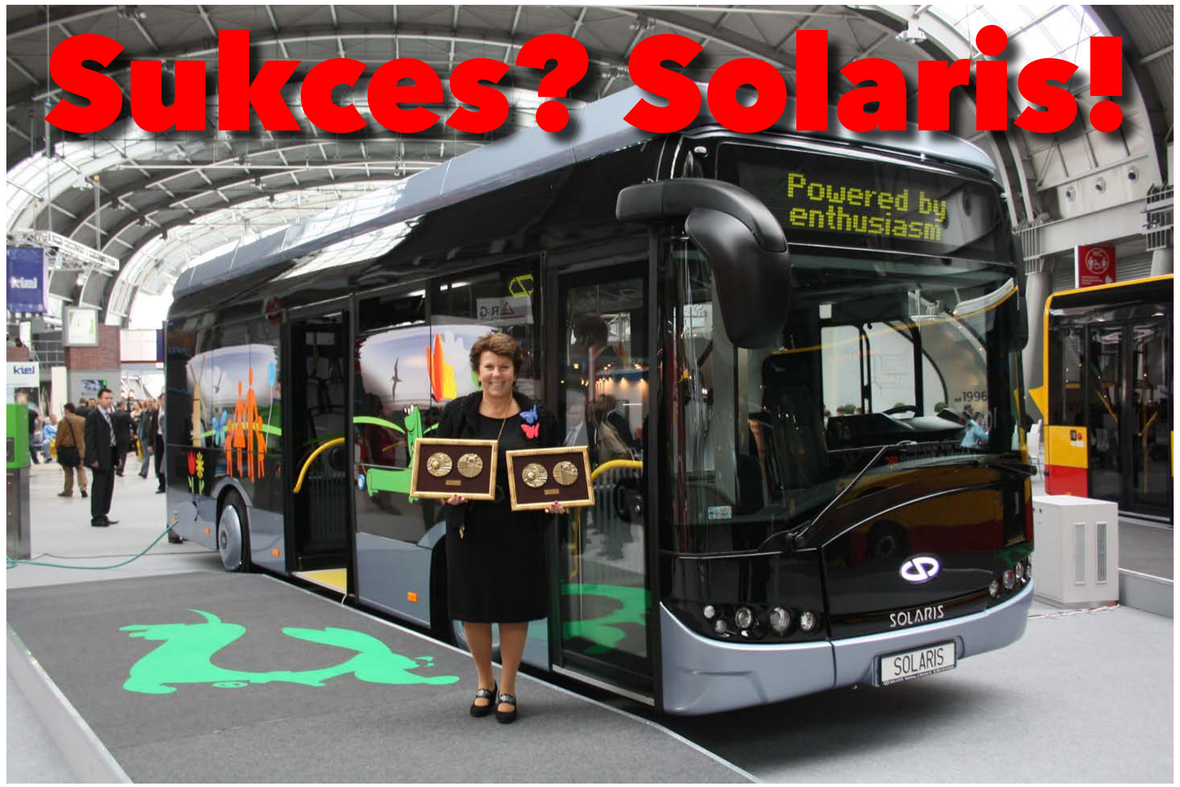
Dodatkowy układ chłodzenia oleju w automatycznej skrzyni biegów to opcjonalny obieg, który występuje w konstrukcjach bardziej wysilonych. Niejednokrotnie sterowany przez termostat ma za zadanie nie dopuścić do nadmiernego przegrzania oleju w przekładni, gdyż temperatura w stresie może przekroczyć grubo ponad 170° Celsjusza.

Podstawa to olej

Reasumując - współczesna konwencjonalna automatyczna skrzynia biegów potrafi dostarczyć wiele pozytywnych wrażeń podczas jazdy, a przy okazji zaoszczędzić trochę drogocennego paliwa. W trybie jazdy sportowej nie pozostanie w tyle za autem z „manualem", a w najnowszych wariantach 8- lub 9-biegowych, okaże się bardziej dynamiczna. Sporo napisałem o zaletach, a wady? Przede wszystkim koszt poniesiony przy ewentualnej naprawie. Z uwagi na stopień skomplikowania automatycznej skrzyni remont takiej przekładni, to kilka bądź kilkanaście tysięcy złotych. Jedyną radą jest bezwzględne przestrzeganie terminów wymiany oleju w skrzyni, unikanie przeciążeń zespołu napędowego (jazda z przyczepą w terenie górzystym, częste używanie funkcji launch control), a w przypadku zauważenia jakichkolwiek nieprawidłowości w pracy przekładni szybka wizyta w warsztacie. Zwykle szarpnięcia bądź sporadyczne przejście w tryb pracy awaryjnej zwiastuje rychłą awarię, lecz szybka reakcja użytkownika pozwala ograniczyć straty. Starsze konstrukcje posiadają bagnet pozwalający na skontrolowanie poziomu oleju, jego konsystencji i czystości. Jeśli trafimy na zadbany egzemplarz, który pozbawiony będzie wad fabrycznych i serwisowany zgodnie z wymogami, to trwałość automatycznej skrzyni biegów może sięgnąć pułapu 500 000 km przebiegu, choć zdarzają się przypadki bezawaryjnej eksploatacji nawet przy 700 000 km (dotyczy to głównie starszych 4 biegowych konstrukcji). Wniosek z tego taki, że automatów bać się nie należy. ◘



Klasyczna przekładnia automatyczna rozmieszczenie podzespołów.



Sukces? Solaris!

TEKST: KLAUDIUSZ MADEJA
ZDJĘCIA: SOLARIS

22 marca 1996 r. zjechał z taśmy produkcyjnej w Bolechowie k/ Poznania pierwszy autobus. Do końca roku zrobili ich wtedy jeszcze 55 . Zaczynali, jako 36-osobowy zespół. Obecnie to prawie 3 tys. osób pracujących w 30 krajach. Przez 20 lat zbudowali 14 tys. pojazdów. Autobusy marki Solaris jeżdżą już w przeszło 600 miastach na 4 kontynentach.

Pod koniec 1981 r. Krzysztof Olszewski, właściciel warsztatu samochodowego jedzie do Berlina, żeby kupić potrzebne części i podzespoły, których wtedy w Polsce było jak na lekarstwo. Kilka dni później dowiaduje się o wprowadzeniu w kraju stanu wojennego. Jak większość rodaków, nie wiedział na początku, o co właściwie chodzi. I jak większość, przebywających wówczas poza granicami Polski, bał się do niej wrócić. Zaczął pracować w zakładach Neoplana, jako mechanik oczywiście. A że był zdolny i dobry, szybko awansował. Już jako dyrektor, otworzył przedstawicielstwo i sprowadził autobusy Neoplan do Polski. Niskopodłogowy model tej marki, był pierwszym tego typu pojazdem w stolicy. Warszawiacy przekonali się, że chcąc pojechać autobusem, niekoniecznie trzeba się wspinać po wysokich stopniach, jak np. ➔➔

w popularnych wtedy Ikarusach. O powstaniu firmy Solaris zdecydował częściowo przypadek, wspomina małżonka Pana Krzysztofa Solange Olszewska: To był przypadek. Pierwszy tak duży przetarg w Polsce, w Poznaniu na 122 autobusy w dwóch etapach. W imieniu Neoplana wygraliśmy dostarczenie 72 pojazdów. Ale ta firma nie chciała się tym zajmować. Postanowili odstąpić ten kontrakt. A jednym z warunków przetargu była produkcja tych autobusów w Polsce. Podjęliśmy decyzję, że spróbujemy temu podołać. Finansowania nie mieliśmy w ogóle. Wszystkie nasze oszczędności szybko się rozeszły. Ale mając to zamówienie w ręku, ostatecznie po paru miesiącach pozyskaliśmy to finansowanie. I tak się zaczęło...

Wizjoner

36 pracowników, w tym Pan Krzysztof, który jako jedyny miał wtedy prawo jazdy na autobus, rozpoczęło historię firmy Solaris, nie nawet marząc o tym, że kiedyś będzie to światowy potentat w produkcji autobusów. To nie jest przesadzona opinia, o czym jeszcze będzie dalej. **–Ja nie jestem inwestorem giełdowym. Inwestor giełdowy będzie szukał takiego interesu, który ma perspektywy wzrostu i będzie dawał najwyższe marże. A ja robiłem to, co potrafię. I to jest chyba jeden z kluczy do sukcesu. Rób to, co potrafisz. Nie próbuj robić tego, co robią inni tylko dlatego, że to coś daje im bardzo duże zyski. Przede wszystkim zamiłowanie. Ja jestem z tego świata miłośników pojazdów. One zawsze mnie intrygowały. Może to też jest wyznacznikiem sukcesu – moja praca jest jednocześnie moim hobby. I to nie jest zbieg okoliczności. Ja tak kształtowałem swoje życie, żeby ten stan osiągnąć** – wspominał w jednym z wywiadów Krzysztof Olszewski.

Na polskie drogi

Neoplan nie znał dobrze polskich dróg i klimatu, Źle znosił nasze dziurawe ulice i dość ostre jeszcze wówczas zimy. Zdolnemu mechanikowi i menedżerowi, choć wtedy niewielu w Polsce wiedziało, co znaczy ta nazwa, a już w żadnym przypadku nikt jej w potocznym języku nie używał, zaczął „kombinować". Kombinowanie było z kolei jednym z najpopularniejszych, oprócz „załatwić", wyrazem w czasach PRL. Zgodnie z mottem, rób to, co potrafisz, zaczął Pan Krzysztof kombinować, czy nie byłoby lepszym rozwiązaniem, zamiast montowania Neoplanów, skonstruować własny autobus. Taki, dostosowany do polskich warunków, czyli ówczesnych dróg i innych okoliczności, na jakie autobusy miejskie natrafiały wtedy w Polsce. Jednak nie miał ambicji wymyślania całkiem nowej konstrukcji. Jako doświadczony mechanik, pomyślał o tym, aby z dostępnych i wykorzystywanych przez innych producentów, podzespołów zaprojektować i wykonać swój model autobusu. Wraz z zespołem ludzi, doszli do takiego pojazdu, który w 1998 nazywał się Olibus K 4016 td. Wykonano prawie 50 takich pojazdów. Jeszcze w XX w., dokładnie wiosną 1999 r. goście poznańskiego Motor Show zobaczyli pierwszy autobus o nazwie Solaris Urbino.

– Szukaliśmy z mężem prostej, dobrze kojarzącej się i łatwej do wymówienia nazwy. Zobaczyliśmy gdzieś „Solaris". Proste, budzi pozytywne,

ciepłe skojarzenia ze słońcem i zaczyna się, jak moje imię – wspomina Pani Olszewska. **Niektórzy patrzyli wówczas sceptycznie na to wszystko. Autobus z Polski, bez wielkiej marki i przeszłości, nigdzie znany. Nie ma szans, żeby wygrać z potentatami w tym segmencie, którzy już są znani, mają wyrobione kontakty i marki – mówiono wszędzie. Rzeczywiście, niewielu wierzyło w sukces. Były wzloty, ale były też bardzo trudne momenty. Naprawdę bardzo trudne, gdzie zastawialiśmy wszystko, czego się dorobiliśmy. Dodam, że już nie byliśmy tacy młodzi. Teraz to dwudziestolecie – trudne i wspaniałe. Spory kawałek dobrej roboty zrobiliśmy w Polsce. Mój mąż wprowadził wtedy pierwsze niskopodłogowe autobusy do kraju. Od tego się zaczęło** – wspomina po latach Pani Solange. Już wówczas firma wykonywała także pojazdy specjalne, jak np. mobilne studio kosmetyczne czy autobus do pobierania krwi. Kolejną produkcją specjalną, choć nie aż tak bardzo, były autobusy lotniskowe, które nie różnią się zbyt wiele od miejskich. I to był jeden ze „strzałów w dziesiątkę".

Pierwszy trafił na płytę lotniska w Warszawie. I tak się zaczęło. Obecnie Solarisy dowożą podróżnych na 25 europejskich lotniskach i kilku innych.

Naprzód

Rośnie zatrudnienie i produkcja Solarisów. Firma nabiera doświadczenia i pewności siebie. Wiedzą już, że mogą konkurować z najlepszymi w niektórych kategoriach pojazdów. Gama Urbino ma już cztery modele: 9, 12, 15 i 18, co oznacza długość autobusu w metrach. Skoro w Polsce jest dobrze, to trzeba spróbować poza jej granicami – pomyśleli. W 2000 r. nasz kraj był już częściowo wolny od PRL-owskich naleciałości, poprawiała się - co prawda powoli, ale jednak - ➔➔

infrastruktura, zaczęliśmy myśleć o Unii Europejskiej. Szefowie firmy nie mieli kompleksów. Zaczęli od leżącej za miedzą czeskiej Ostrawy i słowackich Koszyc, ale zaraz potem był Berlin. I te miasta nadal należą do najwierniejszych klientów Solarisa. Rozwój zakładu, kolejne kontrakty sprawiają, że polski producent ma coraz lepszą opinię, a w dokumentach przetargowych może wpisywać kolejne, prestiżowe miejsca, gdzie już jego pojazdy jeżdżą. – **Jeśli chodzi o postrzeganie Polski i Polaków przez obcokrajowców, to za każdym razem jest ogromna niespodzianka, kiedy przyjeżdżają do naszej fabryki i widzą na jakim poziomie produkujemy. Że te zakłady niczym nie różnią od pozostałych fabryk w Europie, ba często są dużo lepsze i nowsze** – mówił kilka lat temu w wywiadzie Krzysztof Olszewski.

W 2001 r. firma przyjęła nazwę Solaris Bus & Coach, niejako pieczętując swoją markę. Tylko pod nią wyjeżdżają od tamtego czasu pojazdy. Tego roku Gdynia dostaje prototypowy, niskopodłogowy trolejbus Trollino 12. Rok później fabrykę opuszcza tysięczny pojazd, a na liście odbiorców pojawiła się m.in. uważana za prestiżowy i niesłychanie wymagający rynek Szwajcaria. Ale Solarisy „dają radę" i spełniają wysokie oczekiwania Helwetów. 2003 rok zapisał się wykonaniem pierwszego na świecie, 15-metrowego trolejbusu. Zaś 2004, to pierwszy autobus z napędem CNG.

I tak minęło pierwsze dziesięciolecie firmy. Jedynie autokary dalekobieżne, choć wyróżniane, nie odniosły dużego sukcesu. Poza tym, przedsiębiorstwo można rzec, rozwijało się modelowo. Jak wyżej wspomina Pani Olszewska, trudne momenty też mieli, droga nie zawsze była usłana różami. Aby niejako uczcić ten jubileusz, podczas targów IAA 2006, firma prezentuje przegubowy autobus hybrydowy Solaris Urbino Hybrid. Do tego doszedł pamiętny komentarz Krzysztofa Olszewskiego: Diesel umarł. Niech żyje elektryczność! Oczywiście było w tym trochę przewrotności i marketingu. Diesel nadal ma się dobrze, ale napędy alternatywne także zyskują na popularności. Jednocześnie, troszcząc się o bezpieczeństwo pasażerów i kierowców, firma uruchamia program „Bezpieczny Kierowca". Do sprzedawanych pojazdów organizuje, w ramach kontraktu, szkolenia dla kierowców komunikacji miejskiej.

Na szyny

Kolejne kontrakty i nagrody idą w ogromne liczby. Ale firma nie popada w samozadowolenie, a wyuczonego mechanika Olszewskiego dalej nosi. W 2009 r. Solaris zaskakuje wszystkich pro-

totypowym tramwajem Tramino. Trochę czasu musiało upłynąć, żeby te pojazdy weszły do eksploatacji w kilku miejscach. Ale początki bywają trudne. Autobusy i tramwaje spełniają podobną rolę. Inną pełni metro czy kolej. – **Chcemy pozostać dostawcą środków naziemnej komunikacji publicznej dla miast. To jest właściwie dopiero początek. Początki są trudne, ale widzimy duże możliwości uzupełniania się produkcji autobusów i tramwajów. Zarówno w konstruowa-** ➔➔

niu, jak i w zakupach poszczególnych elementów. Dajemy sobie radę, wykorzystujemy nasze doświadczenia, choć jesteśmy jeszcze na etapie uczenia się. Muszę się pochwalić, że idzie nam dobrze. Nasze tramwaje uzyskały już homologacje i jeżdżą w kilku miastach. A to naprawdę nie jest łatwe, dostać homologację na tramwaj, o wiele trudniej niż na autobus. Sami się o tym przekonaliśmy – mówi dzisiaj Solange Olszewska.

Bez spalin

15. urodziny firmy nawiązywały trochę do 10., bowiem tym razem Solaris przedstawił autobus w pełni elektryczny. Jest to przyszłość, niemniej już teraz trwają prace na unowocześnieniem tej konstrukcji. W Hamburgu są już eksploatowane dwa autobusy elektryczne, napędzane wodorem. Czyli prąd otrzymywany jest z wodoru, a jedynym produktem tego procesu jest, wydobywająca się z rury wydechowej, para wodna.

Kapitalizm z ludzką twarzą

Gdy w 2009 r. zapytałem Pana Krzysztofa Olszewskiego o panujący wówczas na całym świecie kryzys gospodarczy, odparł bez wahania: Kryzys? Kryzys to my mamy proszę pana na co dzień w firmie. Musimy dbać o jej teraźniejszość i przyszłość. O naszych pracowników, aby mieć im z czego zapłacić, żeby oni mieli z czego żyć. Piękne słowa. Ze względów zdrowotnych Pan Krzysztof całkowicie musiał zrezygnować z pracy w firmie. Jego żona też jest już z boku: – **Mamy znakomity zarząd, międzynarodowy. Polacy i Niemcy świetnie się rozumieją. Zarzucano mi, dlaczego nie rodzina objęła stery w Solarsie. A skoro już nie rodzina, to dlaczego Niemiec? Kiedyś mój mąż pracował u Niemca, a teraz sytuacja się odwróciła. Dlaczego nie, jeśli jest znakomity i ma duże doświadczenie? I tak powinno być. Nie tylko my jesteśmy do roboty u innych, Niech inni pracują także u nas** – mówi. Kontrolują swoje dzieło, czyli Solarisa, ale nie zamknęli się na nowe. W 2000 r. mieli być przejęci przez koncern MAN, ale udało im się uratować przedsiębiorstwo. Zresztą ta sama marka przestała im sprzedawać silniki, gdy Solarisy zaczęły z nimi wygrywać kontrakty w Niemczech. Po wygraniu kontraktu w Turcji, tamtejsze władze od razu wprowadziły 15-procentowe cło na autobusy. Od tego czasu Solaris nie jest już konkurencyjny, właśnie z tego powodu. Ale być może Turcja wejdzie do Unii, a wtedy niewykluczone, że następne autobusy z Bolechowa tam się pojawią. Kiedyś, podczas dalekowschodniej misji, w której uczestniczyli właściciele Solarisa, proponowano im walizki pieniędzy za sprzedanie całej firmy. Nietrudno się domyślić, jak była odpowiedź.

Widać, że przedsiębiorstwo radzi sobie bardzo dobrze. Ale to nie wszystko. Żłobek, klasy patronackie w dwóch szkołach zawodowych, studenci Politechniki praktykujący w zakładzie. Czy to bajka, czy kapitał z ludzka twarzą? – **Bardzo się angażujemy w edukację. Nie należy tylko czekać, co państwo zrobi dla ciebie, ale też postawić sobie pytanie: co ty zrobiłeś dla swojego państwa? To wspaniałe zdanie wypowiedział kiedyś Kennedy i należy je zapamiętać. Staramy się wszystko robić własnymi siłami, nie czekać aż nam ktoś da. Czasami jest trudno, ale mamy dobre efekty. Bardzo się z tego cieszymy** – mówi z dumą Solange Olszewska.

➔➔

Solaris powodem do dumy

Od lat, bez względu na sytuację polityczną, mówi się, że brakuje nam Polakom znanych na całym świecie marek. Że jesteśmy dobrzy, jako podwykonawcy i wykonawcy, ale brakuje nam własnych, rozpoznawalnych marek. I właśnie Solaris, od lat powoli buduje swoją markę. W niejednym mieście, na niejednym lotnisku zauważyłem nasze autobusy. Od razu robi się przyjemniej, że „Polak potrafi". Wyświechtane kiedyś hasło, teraz nabiera zupełnie innego znaczenia. Solaris jest jedną z najbardziej znanych na świecie polskich firm. Od lat liczą się z nim wszyscy, nawet ci do tej pory najważniejsi w tej branży. Nasza firma zasłużenie, własną pracą i doświadczeniami, zdobyła sobie tę pozycję.

Życzymy wszystkiego dobrego, następnych 20 i więcej lat. Następnych pomysłów, sukcesów, nagród. I wciąż tego poczucia odpowiedzialności, które od zawsze towarzyszyło Państwu Olszewskim. Im samym dużo zdrowia i radości z życia. Może też po przeczytaniu tego artykułu, spojrzą Państwo nieco innym okiem na Solarisy, które stały się już praktycznie elementem krajobrazu większości polskich dużych miast.

Rekord Guinnessa
z Cabrio Poland 2016

Jednym z najważniejszych wydarzeń I Międzynarodowego Zlotu Cabrio Poland 2016 będzie wspólna próba bicia Rekordu Guinnessa. Odbędzie się ona drugiego dnia Zlotu, o godzinie 14:00. Czynny udział w biciu rekordu weźmie każda zarejestrowana ekipa cabrio.

Uczestnicy Cabrio Poland 2016 będą mieli niepowtarzalną okazję, aby dołączyć do grona osób zapisanych w znanej na całym świecie Księdze Rekordów Guinnessa. – Z Waszą pomocą chcemy pobić rekord w kategorii największej liczby samochodów cabrio zgromadzonych w jednym miejscu, w których jednocześnie zostaną opuszczone dachy. Będzie to pierwsza taka próba na świecie, co zdecydowanie podkreśla wyjątkowość wydarzenia – mówi Arkadiusz Szczepański, Organizator Zlotu.

Próbie bicia rekordu towarzyszyć będą niesamowite emocje oraz wspaniała atmosfera. Przebieg wyzwania nadzorować będzie arbiter biura Rekordów Guinnessa, który wyda oficjalny werdykt. Wydarzenie relacjonować będą zarówno ogólnopolskie, jak i zagraniczne media. Każda zarejestrowana ekipa cabrio otrzyma dyplom oraz puchar potwierdzający uczestnictwo w wydarzeniu. Próba zostanie zwieńczona przejazdem kolumny samochodów cabrio.

Księga Rekordów Guinnessa po raz pierwszy ukazała się w 1995 roku w Wielkiej Brytanii. Inicjatorem jej wydania był dyrektor browaru Guinness – Sir Hugh Beaver. Z czasem Księga zyskała ogromną popularność, a liczba nowych dyscyplin, w których można ustanowić rekord, wciąż rośnie.

Zlot Cabrio Poland, który odbędzie się już w pierwszy weekend sierpnia w Gnieźnie, będzie niepowtarzalną okazją do integracji fanów niesamowitych samochodów, jakimi są kabriolety. Honorowy patronat nad wydarzeniem objął Wojewoda Wielkopolski, Marszałek Województwa Wielkopolskiego oraz Prezydent Miasta Gniezna. Wśród sponsorów eventu znajduje się marka DrinkFood, dystrybutor Wody Świętokrzyskiej i napoju Dodoni.

Nasze dobro narodowe

TEKST I ZDJĘCIA: RAJMUND BINISZEWSKI

Jedna z największych postaci polskich rajdów, bohater najdłuższej rajdowej kariery, prowadził do sukcesów nieprzeciętnych kierowców. Jest wicemistrzem Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, mistrzem Europy, mistrzem Polski. Z zawsze uśmiechniętym, życzliwym

Mirosław Rutkowski: Czy zespół rajdowy jest jak orkiestra?

Maciej Wisławski: Zdecydowanie tak. Dyrygentem jest niewątpliwie kierowca, drugą najważniejszą osobą, takim pierwszym, wiodącym instrumentem – i tutaj cię chyba mile zaskoczę – jest rzecznik prasowy i towarzyszący nam dziennikarze. To są najważniejsze dwa ogniwa łańcucha, jakim jest zespół rajdowy.

Ale przecież bez dobrego samochodu i serwisu, czyli bez mechaników bez dobrego i dobrze podanego opisu, czyli bez pilota załoga daleko nie dojedzie. Dlaczego więc wymieniasz rzecznika prasowego jako drugą najważniejszą osobę w teamie?

Wszystko prawda. W zespole masz dyrygenta, jeden instrument, drugi instrument, masz rytm i wszystko musi być harmonijne. Każdy w zespole musi perfekcyjnie wykonać swoją robotę. Porównując do orkiestry, nikt nie może zgubić tempa, nikt nie może fałszować, każdy musi zagrać doskonale. Ja nie mogę źle zapisać, nie mogę źle podyktować, nie mogę zgubić tempa, nie mogę pomylić drogi. W zespole rajdowym każdy musi swoje zadanie wykonać bezbłędnie. Ale najważniejszy jest dyrygent, czyli kierowca i rzecznik prasowy, czyli pierwsze skrzypce, bez tych dwóch zespół nie istnieje.

Jesteś znany jako wielka postać, wręcz ikona, rajdów. Ale tak naprawdę jesteś ogrodnikiem.

Skończyłem Wydział Ogrodniczy, wymarzyłem sobie, że będę miał szklarnię. Szklarnię, albo dwie, jeszcze w czasie praktyk, w czasie studiów to planowałem i rzeczywiście tak się stało. Po studiach trafiłem do Instytutu Warzywnictwa w Skierniewicach, bo jestem skierniewiczaninem, na staż, i powoli zacząłem realizować marzenia posiadania szklarni. Albo dwóch.

To marzenie było jakoś związane z finansami?

Rzeczywiście szklarnie w latach siedemdziesiątych dawały dobre dochody, ale finanse nie były najważniejsze. Finanse się pojawiły, ale potem. Fascynowała mnie produkcja pod szkłem, uprawy pod szkłem. Pracowałem w Instytucie Warzywnictwa, czyli w placówce naukowej, która miała kontakty z całym światem, miałem wiedzę teoretyczną i dostęp do najnowszych wówczas osiągnięć w nauce ogrodniczej, w agrotechnice, czy jak to się dziś mówi, w technologii uprawy. Miałem też wiedzę praktyczną. Bardzo mi się to wszystko podobało, ta praca mnie fascynowała. Mocno się w to angażowałem, zresztą najlepszym dowodem jest to, że sam, z pewną pomocą rodziny, te szklarnie wybudowałem. W końcowym okresie mieliśmy 1200 metrów pod szkłem, na tamte lata było to naprawdę dużo. Trzy piękne szklarnie, dwa tysiące pomidorów pod szkłem, po tysiąc w każdej szklarni, dwa i pół tysiąca róż na kwiat cięty, piękna robota, piękna. Nasz rzecznik prasowy, Andrzej Borowczyk w tak zwanych kitach ➔➔

prasowych pisał, że u Macieja Wisławskiego pomidory dojrzewają, a róże kwitną w zgodzie z kalendarzem rajdowym. I rzeczywiście tak musiałem tą produkcją sterować, aby z kalendarzem rajdowym nie kolidowała.

Twoje rajdy też zaczęły się w latach siedemdziesiątych.

Tak, kiedy pracowałem w Instytucie Warzywnictwa, nawiązywałem kontakty z bardzo wieloma ludźmi. Właściciele szklarni, dużych gospodarstw ogrodniczych poszukiwali wiedzy i naukowej pomocy w produkcji, szukali nowoczesnych środków i metod ochrony roślin. I trafiali między innymi na mnie. Poznawałem ludzi, którzy mieli pół hektara pod szkłem, w owych czasach to byli multimilionerzy. Trafiłem do takiego gospodarstwa, żeby zająć się doradztwem eksperckim i tak poznałem Krzyśka Materzyńskiego. On sam już wtedy jeździł rajdy popularne, tak zwane KJS-y, pokazywał mi zdjęcia, slajdy, przezrocza, wycinki z gazet. Jak zrobił licencję, zaczął jeździć rajdy okręgowe i zabrał mnie na jakiś taki rajd pod Warszawą. Wtedy były jechane takie odcinki jak Dwa Miecze, Fela, Palmiry, Beniaminów... Dziś te drogi są poprostowane i wyasfaltowane, tereny zabudowane i legendarne odcinki rajdowe pozostały tylko jako wspomnienia starszych zawodników. No i pojechałem na jeden rajd, drugi i potem koledzy, takie towarzystwo bananowej Warszawy, wszyscy bardzo zamożni, namówili mnie, żebym sam wystartował w rajdzie ogólnodostępnym. Mieliśmy wtedy rodzinną Syrenę 104, To był KJS, który nazywał się Rajd Kupały. Plac Piłsudskiego nieopodal Grobu Nieznanego Żołnierza, z jednej strony Victoria, z drugiej Teatr Wielki. Start do rajdu i pierwsza próba zrywu-hamowania. Miałem obrotomierz, na masce takie wielkie gary ze światłami, bo Rajd Kupały jechało się w nocy, no super, prawie jak rajdowa ta Syrena. Stoję i mam tak ze trzy tysiące obrotów, 3, 2, 1, dynamiczne puszczenie sprzęgła... Auto skoczyło i stanęło. Tak wyglądał początek mojej czterdziestoletniej kariery w rajdach samochodowych.

To był przegub?

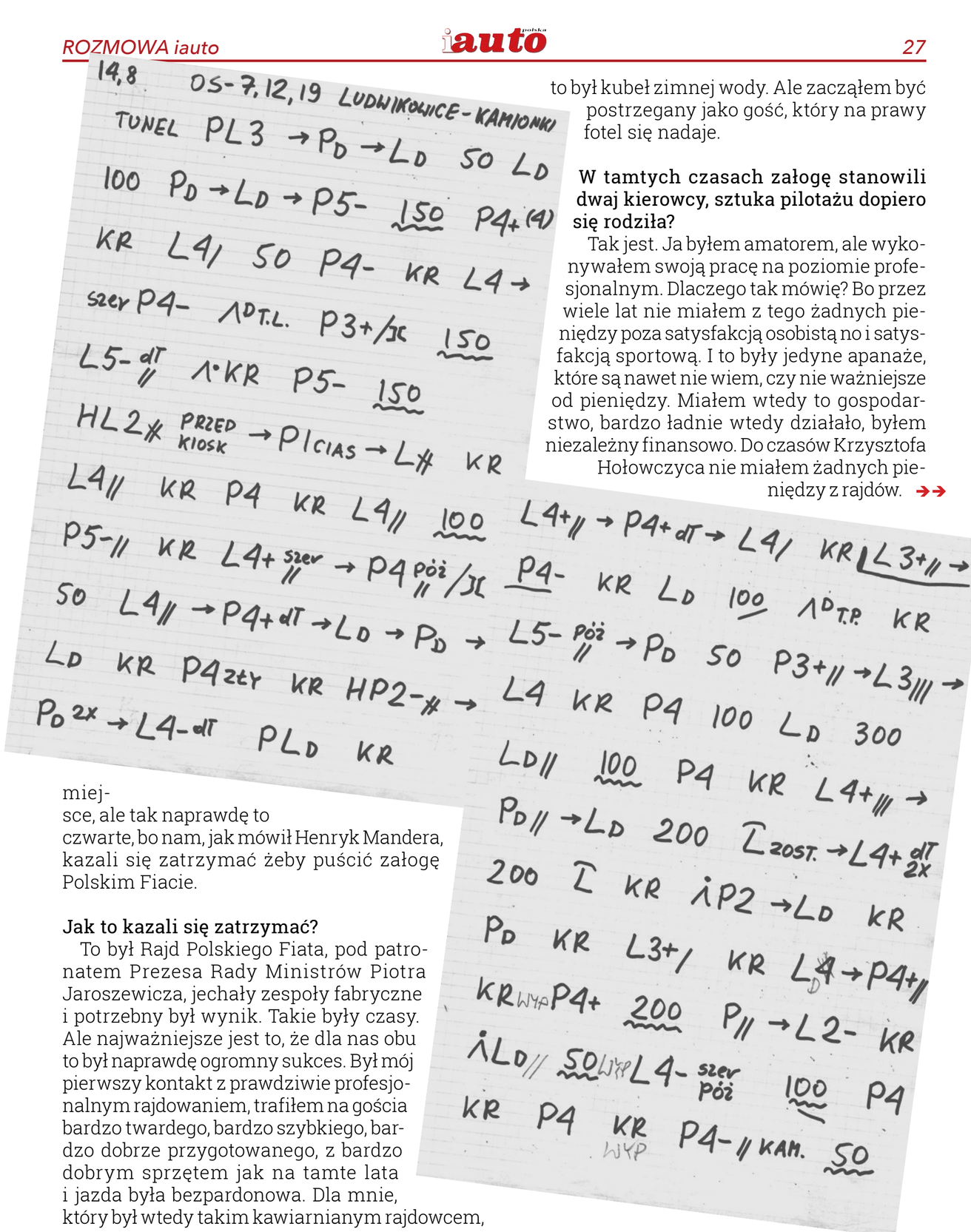
Tak. To był ten jeden, jedyny raz, kiedy strzelił mi przegub.

Zaczynałeś jako kierowca rajdowy.

Tak było przez kilka pierwszych lat. Nie ma innej drogi tylko starty za kierownicą. Zrobiłem licencję 2R, potem startowałem już w okręgówkach całkiem przyzwoicie, zajmowałem dość wysokie miejsca...

Ciągle Syrenką?

Syrenką, cały czas Syrenką i zrobiłem licencję 1R. Chyba w 1972 roku w listopadzie wystartowałem tą Syrenką w X Rajdzie Warszawskim Polskiego Fiata i to była pierwsza Syrena, która dojechała do mety w historii tego rajdu. Tak trudny to był rajd, jechało się po punkty do mistrzostw Okręgu, mistrzostw Polski i mistrzostw Europy. Bardzo mocno obsadzony. Wygrałem ten rajd w klasie i dostałem nagrodę, jakieś radio samochodowe. To był taki miły dla mnie początek poważnej rajdowej przygody, Potem startowałem wyrywkowo, dwa, trzy razy w roku prywatnymi samochodami, już Wartburgiem, Fiatem 128 Sport. Okazjonalnie. Poznawałem środowisko, środowisko poznawało mnie. No i po jakimś czasie znakomity kierowca ze Śląska, Henryk Mandera, zaproponował mi start w Rajdzie Warszawskim na prawym fotelu. Wygraliśmy w naszej klasie Wartburgiem, podczas gdy jechały BMW 2002, Ford Capri, Alfa Romeo GTV i Polskie Fiaty z OBR. No i my. Zajęliśmy piąte miejsce, ale tak naprawdę to czwarte, bo nam, jak mówił Henryk Mandera, kazali się zatrzymać żeby puścić załogę Polskim Fiacie.



W tamtych czasach załogę stanowili dwaj kierowcy, sztuka pilotażu dopiero się rodziła?

Tak jest. Ja byłem amatorem, ale wykonywałem swoją pracę na poziomie profesjonalnym. Dlaczego tak mówię? Bo przez wiele lat nie miałem z tego żadnych pieniędzy poza satysfakcją osobistą no i satysfakcją sportową. I to były jedyne apanaże, które są nawet nie wiem, czy nie ważniejsze od pieniędzy. Miałem wtedy to gospodarstwo, bardzo ładnie wtedy działało, byłem niezależny finansowo. Do czasów Krzysztofa Hołowczyca nie miałem żadnych pieniędzy z rajdów. ➔➔

Jak to kazali się zatrzymać?

To był Rajd Polskiego Fiata, pod patronatem Prezesa Rady Ministrów Piotra Jaroszewicza, jechały zespoły fabryczne i potrzebny był wynik. Takie były czasy. Ale najważniejsze jest to, że dla nas obu to był naprawdę ogromny sukces. Był mój pierwszy kontakt z prawdziwie profesjonalnym rajdowaniem, trafiłem na gościa bardzo twardego, bardzo szybkiego, bardzo dobrze przygotowanego, z bardzo dobrym sprzętem jak na tamte lata i jazda była bezpardonowa. Dla mnie, który był wtedy takim kawiarnianym rajdowcem, to był kubeł zimnej wody. Ale zacząłem być postrzegany jako gość, który na prawy fotel się nadaje.

Wcześniej jeździłeś z Andrzejem Koperem z mocnym sponsorem jakim wtedy był Camel. Też jedynie za satysfakcję?

Zapomnij żeby ci Andrzej jakiekolwiek pieniądze dał.

Jak się zmieniał warsztat pilota?

Pierwszy opis to był taki, jaki stosowano w kręgach kawiarniano-towarzyskich. Na biegi, gaz i pełny gaz. Oczywiście prosto, ciąć, nie ciąć, takie elementy, które zawsze były. Potem był bardzo ciekawy opis na prędkości, który stosował w swoim bardzo szybkim aucie Henryk Mandera. Jechaliśmy dwa rajdy, jeden Warszawski, o którym mówiłem i Kormoran, którego nie ukończyliśmy. To był jedyny taki opis, z którym się zetknąłem; na prędkości, prawy sześćdziesiąt, lewy dziewięćdziesiąt, prawy sto dwadzieścia, To były prędkości. Potem znowuż były opisy na biegi; trzy gaz, cztery gaz, klasycznie wtedy stosowane. I dopiero prawdziwy, w pełni profesjonalny opis pojawił się, jak zacząłem jeździć z Krzysztofem Hołowczycem Toyotą Celicą w pełni A-grupową. To był 1995 rok. Bo jak jeździliśmy Toyotą N-grupową, to jeszcze był trzy gaz, trzy pełny gaz, czyli opis biegowy. W A-grupie musieliśmy przejść na kąty zakrętów, opis kątowy. Ten samochód, który miał ogromną moc, ogromny moment obrotowy, przecież to była w pełni profesjonalna grupa A, dawał możliwość pokonywania zakrętów na trzech różnych biegach. Mogłeś jechać to na dwójce, na trójce lub na czwórce, to był tak elastyczny silnik z tak wielkim momentem obrotowym. I teraz jak wiedziałeś o kącie zakrętu, to już nie musiałeś myśleć o biegu, tylko dobierałeś prędkość do kąta zakrętu, nawierzchni, pogody, do przyczepności. Kilka rajdów poświęciliśmy na nauczenie się i doszlifowanie tego opisu z Krzyśkiem. No i potem już opisywaliśmy bez żadnego problemu w mistrzostwach Europy czy świata, stosowaliśmy wyłącznie ten opis kątowy.

Teraz zapoznanie z trasą jest mocno ograniczone, a Wy mogliście chyba trenować do woli?

W mistrzostwach Europy mogłeś wtedy jeździć ile chciałeś, z wyjątkiem Rajdu Deutschland, a w mistrzostwach świata mogłeś przejechać trzy razy. Dopiero potem zmieniono tak, że wolno tylko w określonych dniach i określonych godzinach trasę odcinków specjalnych przejechać dwa razy. A w roku 2016 dwukrotny przejazd obowiązuje też w mistrzostwach Polski. To wymaga ogromnego

skupienia, ogromnej koncentracji, pogodnienia wyobraźni do ostatnich granic. Bo przejeżdżasz, opisujesz, raz sprawdzisz i już potem się ścigasz na tej drodze.

Pamiętasz jakiś najtrudniejszy rajd?

Dla mnie, człowieka, który siedział na prawym fotelu nie było rajdów łatwiejszych czy trudniejszych. Każdy rajd czy to był Kromoran, który Krzysiek znał na pamięć, czy zupełnie nieznany Rajd Cypru albo po tych kamienistych bezdrożach w Grecji, każdy był równie trudny. Nie było gradacji. Czy Rajd Deutchland po tych winnicach, gdzie trafić w tą właściwą drogę, jak co dziesięć metrów skrzyżowanie, czy Portugalii, gdzie jechałeś przez las, takie rachityczne drzewa i co chwilę droga tu lekko w lewo, tu lekko w prawo, i nigdy nie miałeś pewności, czy dobrze to opisałeś, czy na rajdzie nie będzie tam taśm i nie staniesz przed ścianą takiego paraliżującego stresu, no jak to, przecież tu mamy opisane, a droga zamknięta.

Zdarzały się takie sytuacje?

No raz na Cyprze tak nam się zdarzyło. Mieliśmy opisane zgodnie z itinererem. Okazało się źle. Po rajdzie z ekipą pojechaliśmy tam sprawdzić, mimo że od Nikozji, gdzie mieszkaliśmy było to z 80 kilometrów, i pokazałem jaka była niezgodność. Nasz opis był zgodny z itinererem, a wskazana droga była otaśmowana. Jechaliśmy z numerem jeden, zero śladów i pojechaliśmy prosto, ja się dopiero pod koniec odcinka złapałem. Ale Krzysiek tak pięknie jechał, wygraliśmy ten oes i cały rajd też. Ogromny stres, ogromny.

Największe sukcesy osiągnąłeś z Krzysztofem Hołowczycem.

Z Krzyśkiem zdecydowanie tak, aczkolwiek w 2009 czyli 12 lat po zwycięstwie w mistrzostwach Europy, startowałem w Rally America z Andy Mancinem. Zdobyliśmy wicemistrzostwo Ameryki, to wielki sukces. Mistrzostwo wygrał wtedy Travis Pastrana, my zajęliśmy drugie miejsce. Wszystkie rajdy szutrowe, dostawałeś gotowy opis, bardzo dobry, ale nie znałeś drogi, nie wiedziałeś, co może cię spotkać. Bardzo trudne rajdy, ale też wspaniała przygoda sportowa.

Powiedziałeś kilka lat temu, gdy z samochodu Roberta Kubicy wysiadł Maciek Baran, że nie wsiadłbyś do tego kierowcy na prawy fotel. Dlaczego?

Mnie zapytali kto powinien być pilotem Roberta Kubicy i powiedziałem wtedy, że ja nie wsiadłbym nawet za milion euro. Dlatego, że my mamy zupełnie inne filozofie raj- ➔➔

dowania. Dwa różne sposoby postrzegania rajdów. Dla Roberta Kubicy rajdy są czymś innym niż dla mnie. Zawsze to powtarzam, że Kubica jest absolutnym geniuszem, człowiek z takim darem jest na świecie jeden na miliard ludzi, to jest geniusz absolutny. Ale ma inną filozofię jeżdżenia w rajdach, ja mam zupełnie inną. Dla mnie, dla człowieka starego, rajdy to jest forma fizkultury, aktywna rekreacja. Ja nie żyję tym, jestem wolnym człowiekiem, nie śledzę w internecie, nie uczestniczę w tym biciu piany, o wielu rzeczach dowiaduję się później, od kogoś, kto w tym jest aktywny. Oczywiście, trenuję, jeżdżę na nartach, dużo na rowerze po leśnych dróżkach tak ze 20 kilometrów. Prowadzę higieniczny tryb życia, palę symbolicznie, ze dwa, trzy papierosy dziennie, ale za to najdroższe papierosy świata. Świetnym treningiem jest też sam rajd. Proszę spróbować, mając 193 wzrostu, kilkadziesiąt razy wsiąść i wysiąść z rajdówki, to jest niezła gimnastyka. Żaden fitness, żadna siłka tyle nie da. Setki przeciążeń, które w czasie rajdu działają – to jest aktywna rekreacja. Mam taką chłodną saunę, która jedzie 150 na godzinę, nikt takiej nie ma. Mam wielką satysfakcję z bezbłędnie wykonanej roboty. Jak ja się przez cały rajd nie pomylę ani razu, to mam takie wielkie autouznanie, że ja omylny człowiek, starowinka, się nie pomyliłem, wszystko ogarniam, słyszę, widzę, przekazuję informacje. To jest satysfakcja. Uśmiecham się sam do siebie, że daję radę. Zawsze tak było, że nigdy nie prosiłem kierowcy, żebym z nim jeździł, zawsze było odwrotnie. Było kilku kierowców, i wszyscy, Andy Mancin, Kajetan Kajetanowicz, Łukasz Byśkiniewicz, Krzysztof Hołowczyc, Andrzej Koper, Paweł Przybylski, Andrzej Lubiak, każdy mnie prosił. Dlaczego? Bo on sobie wymarzył, że ja będę jego dobrym partnerem. I ja, jak gdyby spełniałem te marzenia. Taki Kajetanowicz, Kuzaj, Maciek Lubiak, oni wszyscy marzyli, żebym z nimi jeździł. Pomagałem komuś się dowartościować. I dla mnie też to jest fajne. Ta filozofia nie pasuje do Roberta Kubicy. On musiał wygrać, fenomenalna cecha, ambicja pchająca do wygrania. Rajd samochodowy to jest zupełnie inna dyscyplina niż wyścigi. Inny jest margines błędu, inne skutki. Ta ambicja, która jest konieczna, żeby odnosić sukcesy, często wymykała mu się spod kontroli i w efekcie nie dojeżdżał. A ja takiej presji w sobie nie mam. Nic nie muszę, ja chcę i mogę wygrać, ale nie muszę. I to jest wielka różnica.

Relacje między kierowcą, a pilotem są nieco inne niż tylko relacje kolegów z pracy?

No, niezupełnie. Wszyscy kierowcy to są ludzie młodsi i znacznie, czasem dwa razy młodsi ode

mnie. Ja nie miałem z nimi takiej stopy przyjacielskiej, nie mam powiązań towarzyskich, poza tym, że jeden czy drugi kierowca zaprosił mnie na urodziny czy imieniny lub ślub i wesele. Byłem postrzegany jako dobry znajomy, który pomógł w realizowaniu marzeń, jakichś celów. Byłem wielokrotnie goszczony i zapraszany. Takie relacje typu rąsia w rąsię nie były potrzebne.

Ustawienie tego na poziomie zawodowego koleżeństwa zdecydowanie ułatwiało współpracę. Lekki dystans, lekkie pociągnięcie łacha, z kumplem na takie zachowania, które trochę luzują atmosferę można sobie pozwolić.

Jesteś na emeryturze, nic nie musisz, może siadasz w bujanym fotelu i czytasz książki?

Książki czytam, ale nie za dużo bo brakuje mi czasu. Sporo jeżdżę na rowerze, ciągle jestem zapraszany na różne imprezy, parenaście razy w roku jako gość specjalny tu i tam, współpracuję z dwoma szkołami doskonalenia techniki jazdy, z najstarszą SJS i szkołą Best Driver z Poznania, która szkoli głównie kierowców autobusów i busów.

Jak prowadzisz takie szkolenia?

Ja jestem takim gościo-instruktorem, konsultantem, trenerem. Jestem osobą, która podsumowuje poszczególne moduły szkolenia, wspiera instruktora, robi resume całości.

Programy szkolenia się zmieniły tak, jak zmieniły się samochody?

Nie zmieniły się, a powinny się zmienić absolutnie. Cała motoryzacja, samochody, ta elektronika, ruch drogowy – wszystko się zmieniło, a szkolenia na prawo jazdy są takie same. Na przykład – samochody z aktywnym tempomatem – po kursie na prawo jazdy wielu nie wie, że takie coś w samochodzie jest, nie wie jak to działa i może być nieszczęście, kiedy nagle system zadziała, a kierowca reaguje paniką. Ludzie nie bardzo wiedzą jak hamować z ABS, wiedzą, że jest, ale nie wiedzą, jak działa. Rocznie obserwuję w tych szkołach z tysiąc osób i 80% nie wie jak hamować awaryjnie, jak reagować w różnych sytuacjach, nie wiedzą, że kierownica nie służy jedynie do dekoracji. Moglibyśmy niejeden wielki artykuł na ten temat napisać. Metodyka szkolenia na prawo jazdy powinna być zmieniona natychmiast. Trzeba to zrobić całkowicie od nowa, taki Hołowczyc powinien usiąść, taki Kąkolewski, jeszcze ze trzy, cztery osoby, ale nie filozofowie, urzędnicy czy cwaniacy, ale rzeczywiście fachowcy i pragmatycy. Pięciu ludzi gdyby usiadło i stworzyliby nową metodykę nauczania na prawo jazdy plus nowe reguły egzaminu. Bo to, co teraz jest, to śmiech i kpina z rozumu.

Miałeś takie doświadczenie...

No tak, to straszne było. Ale właśnie kobitka nie wiedziała, że jak jedzie w ulewie, na drodze są koleiny, to na moment nie wolno się zdekoncentrować, trzeba być cały czas skupionym i nie wolno reagować gwałtownie, ani gazem, ani hamulcem, ani kierownicą. No i jechała prosto na nas, uciekłem do rowu, wytraciłem prędkość, ale jednak w końcu trafiłem w drzewo. Uratowały nas moje lata doświadczeń. Ale gdyby zamiast mnie jechały naprzeciw siebie podobnie niedoszkolone osoby, to spotkali by się czołowo i najprawdopodobniej wszyscy by zginęli.

Jesteś człowiekiem powszechnie lubianym. Z jakiego powodu?

Ja to pytanie rozszerzę, pytają mnie nieraz Panie Maćku, pan to chyba nie ma żadnych wrogów? I ja odpowiadam, może to niebyt grzecznie, ale frędzle i chuiny do mnie nie mają dostępu, Ja się zadaję tylko z przyzwoitymi ludźmi. Tu, gdzie mieszkam, znam może sto rodzin, czyli dwieście, trzysta osób, a Skierniewice to przecież miasto z 50 tysięcy ludzi. A ja znam tylko 300 osób, ale wszyscy to przyzwoici, fajni ludzie. Sami correct. W rajdach też mam kontakt tylko z porządnymi ludźmi. Nie z cwaniakami, oszustami. Spójrz na moich kierowców. Andrzej Lubiak, chodząca przyzwoitość. Paweł Przybylski, biznesmen, elegancki, rasowy gość z klasą, wielki talent. Andrzej Koper, taki człowiek, który swoje wie, swoje robi, tobie grosza nie da, ale twojego też nie weźmie, w biznesach correkt gość. Następny, Hołowczyc, poza wszelką dyskusją, ze mną chciał się dzielić nagrodami pół na pół. Ja mówię Krzysiek, ty jesteś najważniejszy, chcesz się dzielić, to dwa do trzech. Przystał na to, bo ja nie chciałem się zgodzić na równy podział. Następny Maciek Lubiak, kolejny Kajetan Kajetanowicz świetny sportowiec kierowca, Łukasz Byśkiniewicz, dziennikarz i pasjonat rajdów, Andy Mancin, z fantazją, romantyk, fantasta i biznesmen, no naprawdę sami fajni, wartościowi ludzie.

➔➔

Ludzie z klasą przyciągają ludzi z klasą...

Mnie trochę trudno tak mówić o sobie, ale tak rzeczywiście jest.

Miałeś straszne sny po wypadkach rajdowych?

Nie, żadnych. I bardzo dobrze,że po bardzo ciężkich wypadkach, których kilka przecież miałem nie było rozpamiętywania, nie pozostawiały we mnie żadnych śladów. W Rajdzie Niemiec Toyota stanęła w ogniu, naprawdę było gorąco, trzeba się było szybko ewakuować, ale potem ogień mnie nie prześladował. Półtora rok temu miałem z Biśkiniewiczem bardzo ciężki wypadek, miałem pęknięty czwarty krąg, ze trzy razy mogliśmy się zabić. 160 na godzinę jak wylecieliśmy i jest pach, pach pach, uderzenie w mur betonowy, urwało zawieszenie, bokiem do bariery, przez cały most, przelecieliśmy nad ludźmi, ścięliśmy na trzech metrach drzewo, i spadliśmy do rowu... Coś niesamowitego. Przez ten kręgosłup nie mogłem jechać jednego rajdu, ale Barbórkę już pojechałem. Pobolewa mnie czaem i mnie to irytuje, ale poza tym żadnych śladów nie ma. Było, minęło.

Miałeś przygodę dziennikarską. Opowiesz o tym?

Miałem kilka przygód. Przede wszystkim z Krzyśkiem Hołowczycem prowadziliśmy magazyn Moc, w TVP1. 17.30, po Teleexpressie, oglądalność naprawdę duża, taki magazyn ogólnomotoryzacyjny.

Dlaczego się skończyło?

Producent był za pazerny. Magazyn sponsorował Mobil, a producent podpisał umowę, na tak zwaną blachę, z Quaker State, no i nasz sponsor nas wycofał z programu.

Dłużej trwał Automaniak.

Automaniak trwał prawie dziesięć lat, nagraliśmy prawie pięćset odcinków. Z Martyną jesteśmy do dziś takimi kumplami, że strach, dziś mówi, że wiele się nauczyła, takiego luzu, dystansu, ja ją zwalniałem w tym pędzie za karierą, za tą walką o utrzymanie się na ekranie. Traktowałem ją trochę jak córkę. No i tydzień temu obchodziliśmy 18-lecie programu. Zawsze na wesoło, bez niepotrzebnej spiny, ale starannie i bardzo rzetelnie wykonywaliśmy naszą pracę.

Oglądasz telewizyjne relacje z Formuły, z rajdów?

Tak, chociaż nie zawsze mogę. Jak mam czas i akurat nic innego nie robię, to tak.

Masz jakieś opinie na temat realizacji, komentatorów?

Ja w programach telewizyjnych byłem trochę dla dekoracji merytorycznej. Nie jestem zawodowym dziennikarzem, więc nie mogę oceniać. Oglądam Formułę, chociaż przez wiele lat była bardzo nudna, zwłaszcza oglądana na żywo. W telewizji jest dużo lepiej. Komentatorzy mają wielką wiedzę, i to jest imponujące. Wyścig jest łatwiejszy, na rajdach gorzej, bo jeden wystartował, drugi jeszcze jedzie, trzeci nie wiadomo gdzie jest i czy dojedzie, nie bardzo daje się to pokazać, chociaż współczesna technika bardzo pomaga. Z przyjemnością oglądam wyniki w ERC, kiedy cztery polskie załogi klasyfikowane są w pierwszej dziesiątce. Dobrze wiem, jaką robotę trzeba wykonać, żeby osiągnąć dobry wynik.

Jest obecnie spora różnica wobec czasu, kiedy z Hołowczycem zdobywaliście mistrzostwo Starego Kontynentu.

No tak, jest inaczej. W klasyfikacji ERC liczą się tylko te załogi, które wcześniej zostały zgłoszone do mistrzostw, mają więc trochę łatwiejszą sytuację, a wynik według mnie nie jest do końca rzetelny. A dla mniej zorientowanego kibica trochę dziwne jest, gdy zawodnik w rajdzie dojeżdża czwarty, a w wynikach ERC jest zwycięzcą. Moim zdaniem jest to wypaczenie rywalizacji.

Zmienił się sport samochodowy od czasów, gdy zaczynałeś...

No tak, to jest zupełnie inny świat. Zmieniło się wszystko...

To wiadomo, i nasi Czytelnicy wiedzą jak się zmieniło. A czy zmieniły się predyspozycje, jakie trzeba mieć, aby zwyciężać?

Oczywiście sport wymaga pewnych cech osobowości, psychika odgrywa ogromną rolę. Ale moim zdanie wspólnym mianownikiem tych epok, które przeżyłem w rajdach jest pieniądz. To nie brzmi dobrze, ale kasa jest podstawą. Bez względu na to, czy to były lata 70., 90. czy współczesne, to pierwszą rolę grał zawsze budżet. Są potrzebne naprawdę ogromne pieniądze, jeśli nie jesteś dzieckiem multimilionera – bo milionerzy są za biedni – albo sam jesteś multimilionerem to nie ma mowy o sukcesach. Wyjątkiem jest Kajetanowicz, który zaczynał skromnie, potem wspólnie jeździliśmy z takimi wynikami, że został zauważony i umiał spiąć mocnych sponsorów ze swoimi startami. Jest wielkim talentem i bardzo poważnie podchodzi do tego sportu i miał wyniki. Dzięki temu ma sponsorów. To jest jedyny człowiek, pozostali albo jeżdżą starowinkami, albo mają własne pieniądze.

Jak widzisz przyszłość rajdów?

Słabo to wygląda. Frekwencja jest coraz mniejsza, jeszcze te rajdy okręgowe potrafią przyciągnąć i 80 załóg, a nie jak w Arłamowie w ubiegłym sezonie mieliśmy 26. załóg w mistrzostwach Polski. To szkoda bo rajdy to bardzo piękna dyscyplina sportu. To dziwne trochę, bo w każdym domu jest samochód, ta Polska bardzo się zmotoryzowała, a sport, który powinien być dominujący wobec tylu ludzi posiadających samochody, jakoś więdnie. Może ci główni organizatorzy sportu samochodowego coś przespali. Może byli zbyt zajęcie innymi sprawami, popularyzowanie rajdów, tworzenie warunków zeszły na plan dalszy... Kibice nie przyjeżdżają, no bo jak jedzie pięć R5, w sumie 30. załóg, dwóch, trzech się ściga w generalce, dwóch, trzech w R2 i nie ma co oglądać, media nie przyjeżdżają, bo nie ma z tego pieniędzy, a poważne media są skomercjalizowane i po to, aby dały relację z rajdu, trzeba zapłacić. I znów wrócił temat pieniędzy... Do tego jeszcze to wszystko zagmatwane R5, R2, historyki, mniej zaawansowanym kibicom trudno się połapać.

Ale przecież rajdy się odbywają, są rozgrywane, więc może to chwilowy kryzys?

No może. Ale tak, trzeba docenić wysiłek ludzi w Automobilklubach. Wykonują naprawdę ogromną pracę, organizują zawody często wbrew wszelkim siłom, wykopują skądś pieniądze, zabezpieczają zawody, trzeba to docenić. Ci młodzi najczęściej ludzie stoją w tych swoich kamizelkach, deszcz, upał, przy zagrodach, leśnych drogach, żeby zabezpieczyć rajd. Ale czy harówa pasjonatów wystarczy, to nie wiem. Atmosfera też jest nie za ciekawa, rygorystycznie wymaga się przestrzegania wszelkich zapisów regulaminu i najdrobniejsze wykroczenie powoduje od razu karę finansową. I ma chłopak do zapłacenia dwa tysiące kary, zamiast sobie kupić pięć opon. Często jest to ewidentnie na siłę, a przecież powinno być wspólnym interesem stworzenie ciekawego widowiska i jak najlepszej rywalizacji.

Jakie masz plany na najbliższy czas, może jakie niezrealizowane marzenia?

Chciałbym żeby Byśkiniewicz dojeżdżał, i żeby zdobył mistrzostwo Polski, jak on będzie dojeżdżał, to i ja będę dojeżdżał... Ten gość na to zasługuje, bo jeździ bardzo dynamicznie, bardzo mądrze, a ściga się z nierównie lepszymi rywalami. Oni mają samochody do treningów, poza przygotowaniami do rajdów niewiele mają obowiązków, a Łukasz co dzień goni za nagraniami, samochód dostaje przed rajdem, na testy brakuje i czasu i pieniędzy, pomimo to podejmuje walkę. A marzenia? Żeby rano się obudzić i wstać...

Jak zwykle żartowniś... Na serio – realizacji planów. Dziękuję za rozmowę.

Znów dublet Urbaniaka

Po dwóch wygranych wyścigach na Hungaroringu, broniący mistrzowskiego tytułu Karol Urbaniak ponownie nie dał szans rywalom. Tym razem dwukrotnie był najszybszy na austriackim Red Bull Ring, podczas drugiej rudny Kia Lotos Race (14-15 maja).

ZDJĘCIA: KLR-DOMINIK KALAMUS

Pierwszy wyścig zaczął się nietypowo, gdyż z toru trzeba było usunąć zepsute auto Piotra Humańskiego, które zatrzymało się przed wjazdem na prostą startową pod koniec okrążenia formującego. Dyrektor zawodów zadecydował więc o powtórzeniu procedury przedstartowej, żeby służby porządkowe miały czas na usunięcie samochodu w bezpieczne miejsce. W ten sposób dystans wyścigu skrócił się z 12 do 11 okrążeń. Kolejne, jeszcze bardziej nietypowe zdarzenie miało miejsce niedługo później, gdy na tor usiłował wjechać kierowca z zupełnie innej serii wyścigowej. Na szczęście, zawodnik połapał się, że popełnił błąd i incydent ten nie zakłócił rywalizacji kierowców Kia Picanto...

Świetnie w pierwszy starcie spisał się Albert Legutko, który będąc najszybszym w kwalifikacjach startował z pierwszego pola i długo bronił pozycji lidera. Ostatecznie nieznacznie uległ Urbaniakowi, trzecie miejsce (już z 5-sekundową stratą) zajął Kamil Serafin.

Po starcie do drugiego wyścigu (w odwróconej kolejności do rezultatów pierwszego) Urbaniak natychmiast zaczął przebijać się do przodu i bardzo szybko, bo już po dwóch okrążeniach, awansował z 6 miejsca na pozycję lidera. Za jego plecami działo się bardzo, bardzo dużo... Mnóstwo przetasowań i ostra walka. Ostatecznie drugie miejsce wywalczył Jan Antoszewski, a Albert Legutko, Tomasz Magdziarz, Paweł Wysmyk,

Aleksander Olejniczak i Kamil Serafin zaciekle walczyli o 3 pozycję. Wygranym o najniższy stopień podium stał się Wysmyk, który tuż przed linią mety wykorzystał błąd Legutki.

Kolejne dwa zwycięstwa bardzo cieszą, ale... mój plan na ten sezon to poprawić wynik Bartka Mireckiego, który wygrał 9 z 12 wyścigów:-) - powiedział po zawodach Urbaniak. Rywale zaprezentowali na Red Bull Ringu bardzo dobre tempo. Wygrane tutaj wymagały ode mnie znacznie więcej wysiłku niż na Hungaroringu. Najlepszym

czasem okrążenia w drugim wyścigu, o aż 0,8 s lepszym od mojego, Janek Antoszewski wjechał mi na ambicję...

Błąd na trzy zakręty przed końcem drugiego wyścigu kosztował mnie utratę miejsca na podium, za co jestem na siebie strasznie wściekły – skomentował swój występ Albert Legutko. Zaskoczył mnie nagły spadek przyczepności opon i samochód postawiło bardziej bokiem niż zakładałem.

Kolejne dwa wyścigi za mną – powiedziała Katarzyna Sakowska. Dwa razy byłam na mecie i nie dojechałam do niej ostatnia, co daje mi ogromną radość. Także dlatego, że mam wspaniały zespół, doskonałych mechaników i znakomitego trenera, i – po prostu – nie chciałabym ich zawieść. Mam nadzieję, że z wyścigu na wyścig moje wyniki będą coraz lepsze. Na Red Bull Ringu straciłam do zwycięzcy 4 razy mniej czasu niż na Hungaroringu, co bardzo mnie cieszy.

Po dwóch rundach KLR Urbaniak ma na koncie cztery zwycięstwa oraz 302 punkty. Legutko traci do lidera 41 punktów, trzeci w klasyfikacji generalnej jest Paweł Wysmyk z 234 punktami. Kolejną rundą Mistrzostw Polski Kia Picanto będą wyścigi na torze Poznań w dniach 4-5 czerwca.

Rallycross Toruń

TEKST I ZDJĘCIA: DARIA TWOREK

Druga runda Mistrzostw Polski Rallycross, która odbyła się w ubiegłą niedzielę w Motoparku Toruń trzymała w napięciu dosłownie do ostatniej sekundy finału. Niezwykle trudno wszystkie panujące tam emocje oddać słowami. Z jednej strony zawodnicy dali piękny popis umiejętności. W tym miejscu szczególne ukłony w stronę Roberta Czarneckiego z ISSRX, który w finale pokazał klasę i w pięknym stylu walczył do samego końca, dając wyraz pasji do tego co robi. Ostatecznie w klasie Supercars zajął drugie miejsce, sunąc (sic!) przez linię mety za Marcinem Gagackim, a przed Tomaszem Kucharem. W klasie Supernationals podium należało do Pawła Melona prowadzącego BMW E36 (I miejsce), Roberta Górniaka i jego Renault Clio (II miejsce) oraz Marcina Perzyny (III miejsce) - również jadącego BMW E36.

Bardzo pozytywne wrażenie zrobił na mnie także gromki doping kibiców, którzy tłumnie przybyli na zawody i żywo wspierali swoich faworytów.

Tym razem na zawody pojechałam pokibicować i spotkać się z przyjaciółmi, jednak nie potrafiłam oprzeć się pokusie, żeby nie uwiecznić kilku momentów. Efektem tych działań z przyjemnością dzielę się na łamach iAuto. Życzę miłego oglądania i mam nadzieję dla wielu z Was także wspominania.

oponeo
POWERFACTORY
KULA
oponeo ZEETEX
oponeo ZEETEX
oponeo
ENERGY
217

ZEETEX oponeo
Kurosiński

oponeo
ENERGY
217

oponeo
Kołpak
Mencel MOTORSPORT
oponeo
207
oponeo
203

Kołpak
207
oponeo
216
WRC
magazyn rajdowy
TVP 3
oponeo
212

oponeo
SCHAEFFLER
MOTUL
oponeo
AYALA
710
oponeo
COOLAR

oponeo
MAHOL
705
oponeo
R.Czarnecki
silvak
710
TENGTOOLS

oponeo
Hengst
MOTUL
SCHAEFFLER
oponeo
oponeo
M.Otto
799
TOMSON

oponeo
D.Topolewski
oponeo
701 oponeo
rallycross.com.pl

oponeo
407

SAINZ

oponeo
Dżordż
369

oponeo
ZEETEX
oponeo
DAKAR
oponeo
DAKAR
www.bmw-challenge.pl

Puchar lata

W pierwszy weekend czerwca wraz z Automobilklubem Królewskim zapraszamy na amatorskie ściganie o honor i mołojecką sławę. Budzące wiele sentymentów tereny Fabryki Samochodów Osobowych będą areną rywalizacji kierowców, którzy jazdę sportową traktują jako formę rekreacji i doskonalenia techniki jazdy.

Królewski Summer Cup jest imprezą mającą na celu podniesienie kwalifikacji kierowców amatorów i umiejętności bezpiecznego kierowania samochodu z elementami wzajemnej rywalizacji. Impreza jest przeprowadzona zgodnie z postanowieniami Międzynarodowego Kodeksu Sportowego, Ustawy „Prawo o Ruchu Drogowym RP", Regulaminem KJS na rok 2016 i regulaminu imprezy.

Odbiór administracyjny + BK wg harmonogramudz.8.00-10.00
Odprawa uczestników godz.10.05
Zapoznanie z trasą godz.10.15
Próby sportowe od godz.10.30 do godz. 16.30
Opublikowanie końcowej klasyfikacji i rozdanie nagród godz.17.00
Impreza odbędzie się w dniu 05.06.2016 roku teren byłej fabryki FSO Warszawa Jagiellońska 88.

Automobilklub Królewski

Królewski Summer Cup jest imprezą samochodową dla kierowców amatorów nie posiadających licencji sportów samochodowych z wyjątkiem licencji kartingowej. Zawodnicy licencjonowani występują w odrębnej klasie (Gość). Imprezy organizowane w ramach Królewski Summer Cup mają charakter testowo-szkoleniowy z elementami rywalizacji.

Po odbiorze dokumentów i badaniu kontrolnym, uczestnicy przejadą dwukrotnie odcinek w kolumnie za organizatorem, w celu zapoznania się z nim. Podczas zapoznania w kolumnie obowiązuje ograniczenie prędkości do 20 km/h. W ciągu kolejnych 6 godzin każdy uczestnik pokonuje próby sprawnościowe w ramach rywalizacji punktowej. Za każde 0.01 sekundy kierowca otrzyma 0.01 punktu. Nawierzchnia trasy i prób: beton, asfalt

Długość trasy próby sportowej - 1.9 km

Ukończenie/sklasyfikowanie w imprezie nie uprawnia do uzyskania punktów do licencji sportu samochodowego stopnia RN.

Kierowca musi mieć prawo jazdy, a pilot ukończone 17 lat. Pilot nie jest konieczny, jest bowiem osobą towarzyszącą. Pilot nie może prowadzić samochodu podczas imprezy. W przypadku stwierdzenia prowadzenia samochodu przez pilota, załoga zostanie wykluczona.

Jeden kierowca może zgłosić się tylko do jednej klasy w imprezie. Niedozwolone jest zgłaszanie się tego samego kierowcy jednym bądź innymi

samochodami w dwóch różnych klasach, bądź jednego kierowcy kilkakrotnie w tej samej klasie.

Obowiązki uczestników

Obecność na odprawie uczestników.

Odbycie wszystkich testów w zapiętych pasach bezpieczeństwa oraz zapiętych kaskach ochronnych, z włączonymi światłami mijania lub światłami do jazdy dziennej i zamkniętymi szybami oraz szyberdachem. Nieprzestrzeganie powyższych przepisów grozi wykluczeniem.

Procedura zgłoszeń

Przyjmowanie zgłoszeń odbędzie się drogą elektroniczną, online przez stronę www.ak-krolewski.pl w dniu 23.05.2016 od godz. 10.00. Termin zgłoszeń online upływa 03.06.2016 o godzinie 18.00. Istnieje możliwość przyjęcia zgłoszenia w dniu imprezy zależnie od liczby wolnych miejsc. Oryginał zgłoszenia musi być podpisany przez uczestników podczas odbioru administracyjnego.

Przez fakt podpisania zgłoszenia uczestnik akceptuje regulamin.

Pojazdy dopuszczone

Wszystkie samochody zgłoszone do imprezy muszą posiadać ważne dokumenty uprawniające do poruszania się po drogach publicznych i spełniać wymogi regulaminowe Królewski Summer Cup, tj.: do udziału dopuszcza się samochody osobowe w rozumieniu Prawa o Ruchu Drogowym lub osobowo/towarowe na bazie podwozia samochodu osobowego, ze sztywnym zamkniętym dachem, posiadające ważne dokumenty uprawniające do poruszania się po drogach publicznych RP i spełniające wymogi regulaminowe KJS.

Limit poziomu hałasu układu wydechowego w każdym momencie trwania imprezy, musi być zgodny z warunkami technicznymi pojazdu.

Ogumienie.

Wszyscy uczestnicy mają obowiązek poruszania się na oponach dopuszczonych do ruchu drogowego i posiadających znak homologacyjny E. Dopuszcza się używanie opon slick, jednak muszą być to opony pozbawione oznaczenia „For Competition Use Only".

Jeżeli uczestnik nie posiadający licencji sportu samochodowego zgłosi, najpóźniej na Odbiorze Administracyjnym, chęć startu na oponach pozbawionych znaków homologacyjnych E może uczestniczyć w imprezie jednak nie zostanie sklasyfikowany w żadnej z klasyfikacji końcowych.

Jeżeli, w trakcie trwania imprezy zostanie stwierdzony (przez Organizatora) fakt używania przez uczestnika, nie posiadającego licencji sportu samochodowego, opon pozbawionych znaków homologacyjnych E, a nie zostało to wcześniej zgłoszone, taki uczestnik zostanie wykluczony bez prawa zwrotu wpisowego. Zawodnicy posiadający licencje sportu samochodowego i zgłoszeni w klasie GOŚĆ mogą startować na oponach pozbawionych znaków homologacyjnych E wyłącznie samochodami dopuszczonymi do RSMP i RO 2016.

Zabronione jest używanie jakichkolwiek systemów anty poślizgowych, chemicznych jak i mechanicznych (łańcuch, kolce).

Podział na klasy:

Klasa 1 – samochody o pojemności do 1150 cm^3 włącznie,

Klasa 2 – samochody o pojemności powyżej 1150 cm^3 do 1400 cm^3 włącznie,

Klasa 3 – samochody o pojemności powyżej 1400 cm^3 do 1600 włącznie,

Klasa 4 – samochody o pojemności powyżej 1600 cm^3 do 2000 włącznie,

Klasa 5 – samochody o pojemności powyżej 2000 cm^3 (wyłączając wszystkie modele Subaru Impreza, Subaru Legacy i Mitsubishi Lancer wyposażone w silniki z turbosprężarką)

Klasa Subaru&Evo – Wszystkie modele Subaru Impreza, Subaru Legacy, Subaru Forester i Mitsubishi Lancer wyposażone w silnik z turbosprężarką.

Klasa „Gość" – zawodnicy posiadający licencję sportu samochodowego z wyjątkiem licencji kartingowej.

Klasa Pań – zostanie utworzona w przypadku zgłoszenia się minimum trzech Pań jako kierowca

Wpisowe

Wysokość wpisowego wynosi 180 zł. Dla członków zrzeszonych w Automobilklubie Królewskim, z opłaconą składką na 2016 rok, wysokość wpisowego wynosi 160 zł.

W przypadku odmowy przyjęcia reklamy dodatkowej Organizatora wpisowe wynosi 200% wpisowego.

Wpłaty wpisowego przyjmowane będą gotówką podczas odbioru administracyjnego imprezy lub przelewem na konto klubu.

Wpisowe nie zawiera składki ubezpieczeniowej pokrywającej OC uczestnika wobec osób trzecich.

Zwrot wpisowego może nastąpić w przypadku odwołania KSC lub w przypadku nie przyjęcia zgłoszenia oraz w przypadku rezygnacji z udziału z przyczyn niezależnych pod warunkiem większej ilości chętnych wzięcia udziału niż przewidzianych w regulaminie miejsc (lista rezerwowa) – ale nie później jak do dnia 3 czerwca 2016 do godziny 18-ej.

Kierowca i samochód

Trzeba mieć prawo jazdy kierowcy, ubezpieczenie OC, ważny dowód rejestracyjny samochodu i dokument identyfikacyjny pilota (jeśli bierze udział). Jeśli samochód nie jest własnością kierowcy ani pilota, to niezbędna jest pisemna zgoda właściciela auta.

Badanie kontrolne odbędzie się w godzinach 8.00 – 10.00. Po badaniu odbędzie się odprawa zawodników i start do rywalizacji.

Pomiar czasu podczas próby sprawnościowej sprawdzającego dokonywany będzie z dokładnością do 0,01 sek. Za każde 0,01 sekundy kierowca otrzyma 0,01 punktu. Meta każdej próby jest lotna, po niej obowiązuje meta STOP.

Na trasie Królewski Summer Cup załogi będą ostrzegane o ewentualnych przeszkodach przy pomocy żółtych flag. Kierowca, któremu zostanie pokazana żółta flaga musi natychmiast zatrzymać się oraz zastosować się do zaleceń sędziów trasy. Flagi będą użyte we wszystkich punktach poprzedzających zdarzenie. Każde naruszenie niniejszego przepisu pociągnie za sobą nałożenie kary przez Zespół Sędziów Sportowych. Czas użycia żółtej flagi będzie odnotowany przez sędziego i przekazany Dyrektorowi imprezy oraz Zespołowi Sędziów Sportowych.

Rozdanie nagród odbędzie się godzinę po osiągnięciu mety przez ostatniego zawodnika w okolicach biura zawodów, na terenie byłej fabryki FSO Warszawa ul. Jagiellońska

Za miejsca od 1 do 3 w klasach 1-5, Impreza&Evo, Historyczna, GOŚĆ, w przypadku utworzenia klasy PAŃ – puchar dla kierowcy, przewiduje się też nagrody rzeczowe.

Protesty

Protesty i zażalenia w sprawie wykroczeń regulaminowych mogą być kierowane do Organizatora wyłącznie na piśmie, w terminie 30 minut od chwili opublikowania wyników prowizorycznych.

Protesty dotyczące ostatecznej klasyfikacji i protesty zbiorowe nie będą przyjmowane.

Do protestu dołączona musi być kaucja, która wynosi 100% wpisowego. Kaucja podlega zwrotowi w przypadku uznania protestu. Protest będzie rozpatrzony przez komitet organizacyjny.

Oficjalny regulamin i szczegółowe informacje na stronie Organizatora:

www.ak-krolewski.pl

i20 R5 dla każdego

TEKST: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: HYUNDAI

No, może prawie dla każdego... W każdym razie Hyundai, którego zespół fabryczny świetnie sobie radzi w rajdowych MŚ postanowił, że udostępni najnowszą generację i20 R5 dla niezależnych teamów. Za prace przygotowawcze oraz testy na wszystkich nawierzchniach odpowiada - założony we wrześniu ubiegłego roku - dział Hyundai Motorsport Customer Racing. Siedzibą oddziału, podobnie jak fabrycznego zespołu WRC, jest miejscowość Alzenau w Niemczech. Obecnie trwają testy drogowe prowadzone przez Kevina Abbringa i jego pilota Seba Marshalla. Pod koniec miesiąca zadebiutują oni w tegorocznych mistrzostwach WRC, startując w Rajdzie Portugalii w barwach Hyundai Mobis World Rally Team. Następnie wrócą na testy i prace konstrukcyjne w dziale Customer Racing przed zbliżającą się homologacją i20 R5 nowej generacji.

Hyundai i20 R5 nowej generacji wywodzi się z tego samego modelu, który zwyciężył w zaliczanym do klasyfikacji WRC Rajdzie Argentyny. R5 ma turbodoładowany silnik 1.6 z bezpośrednim wtryskiem, wyposażony w ogranicznik dopływu powietrza 32 mm, współpracujący z pięciobiegową, sekwencyjną skrzynią biegów zgodnie z wymogami tej kategorii.

i20 R5 nowej generacji musi być równie mocny na asfalcie, jak i na szutrze, więc w pewnych dziedzinach opracowujemy dwie specyfikacje naraz, ale przy użyciu tego samego samochodu – powiedział szef Hyundai Motorsport Customer Racing Andrea Adamo. Gdy dostaniemy drugie auto, będzie nam łatwiej - jeden egzemplarz przeznaczymy wówczas głównie do jazd próbnych na asfalcie, a drugi na szutrze. Dzięki temu będziemy mogli zintensyfikować testy w ostatnich miesiącach przed wyznaczoną na lato datą homologacji, aby sfinalizować specyfikację, którą otrzymają nasi klienci.

ubezpieczenia.pl
Jedyne ubezpieczenia w .pl!

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

Zaczęło się od T

26 maja 1927 roku zakończono produkcję Forda T. Ostatni egzemplarz wyprowadził z fabrycznej hali sam Henry Ford wraz z synem Edselem.

Łącznie – od listopada 1908 roku wyprodukowano na całym świecie ponad 15 milionów egzemplarzy tego samochodu, który wśród użytkowników zyskał potoczną nazwę Tin Lizzie. Pojazd ważył 544 kg (1200 funtów), wyposażony był w 20-konny, 4-cylindrowy silnik o pojemności 2,9 l. Na jednym galonie benzyny można było pokonać przeciętnie trasę o długości 13-21 mil (czyli ok. 10-15 l/100 km) z prędkością do 72 km/godz.

Początkowo samochód sprzedawano za kwotę 850 dolarów (odpowiednik dzisiejszych 20 tys. Dolarów). Później, gdy Henry Ford wprowdził liczne usprawnienia podczas produkcji (m. in. wprowadzenie cena spadła aż do 250 dolarów (6 tys! dzisiaj) za wersję podstawową, bez dodatkowego wyposażenia.

Niezwykła popularność Modelu T wynikała z bardzo prostej, ale solidnej - jak na tamte lata - konstrukcji auta, (przez co łatwo było go naprawiać) oraz niezawodności. Zresztą, w każdym sklepie z artykułami żelaznymi można było bez problemu zakupić potrzebną część, w ostateczności problem mógł rozwiązać każdy kowal. Ciekawostką jest fakt, że samochód ten można było wykorzystać do napędu niektórych maszyn rolniczych. Wystarczyło unieść tył samochodu, ściągnąć koła i na piastę założyć pas transmisyjny... Niestety, w porównaniu do dzisiejszych pojazdów, nieco skomplikowany był sposób prowadzenia, czyli przyspieszania, hamowania czy zmiany biegów. Był on tak specyficzny, że w XX-leciu międzywojennym wprowadzono w Polsce odrębną kategorię prawa jazdy, by móc jeździć tym autem.

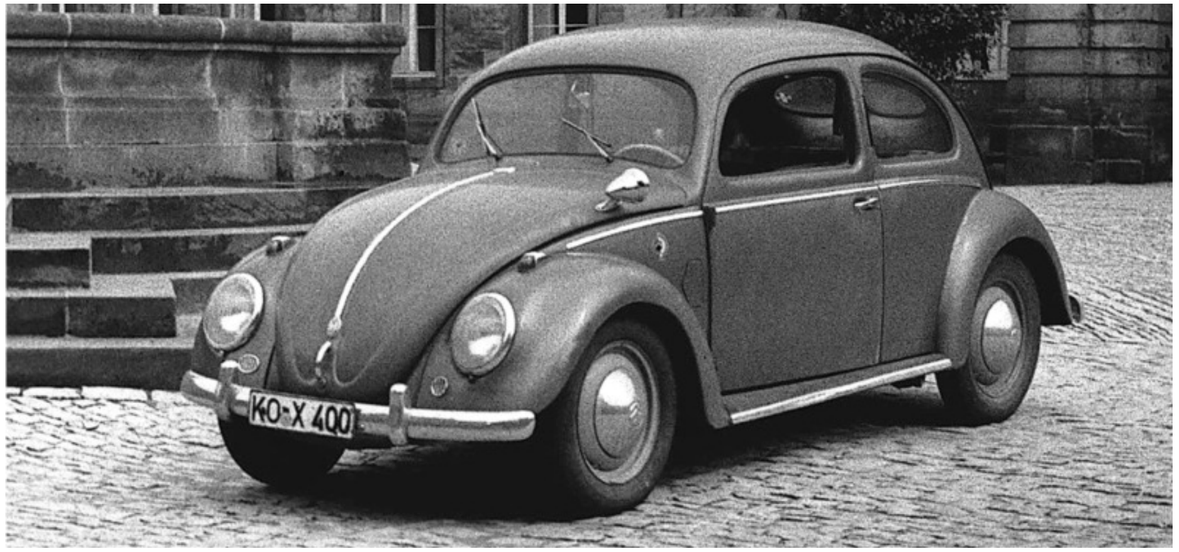
Masowa produkcja stosunkowo taniego Modelu T przyczyniła się ogromnie do rozwoju gospodarki USA. Coraz większa ilość samochodów (w tym bardzo duży procent Fordów) skłaniało władze federalne i stanowe do budowy sieci utwardzonych dróg pomiędzy miastami oraz łączącymi poszczególne stany.

Tin Lizzie uwieczniona została w prozie amerykańskich klasyków literatury: Ernesta Hemingwaya czy Johna Steinbecka

Mroczna przeszłość, świetlana teraźniejszość

Niemiecki koncern motoryzacyjny Volkswagen należy do największych na świecie, a niewątpliwie – wraz z markami zależnymi, jak Skoda czy Seat – jest europejskim liderem. Początki działalności producenta nie są w jakimś sensie chwalebne, gdyż ściśle wiążą się z polityką i ideologią hitlerowskich Niemiec.

Historię można zacząć od marzeń Hitlera, każdego niemieckiego robotnika stać było na nieduży i niedrogi samochód, którym przykładna aryjska rodzina mogłaby wyjechać w weekend na wycieczkę. Zlecił więc "nadwornemu" konstruktorowi, Ferdynandowi Porsche, zbudowanie takiego auta. Po kilku poprawkach projekt ➔➔



został zatwierdzony i auto otrzymało oficjalną nazwę KdF-wagen (Kraft durch Freude, "Siła przez radość"). Jednocześnie 28 maja 1937 roku hitlerowski rząd utworzył przedsiębiorstwo, które otrzymało nazwę: Gesellschaft zur Vorbereitung des Deutschen Volkswagens mbH. Rok później firmę przemianowano na VolkswagenWerk GmbH. 26 maja zorganizowano z wielką pompą uroczystości państwowe, podczas których Hitler wmurował w miejscowości Fallersleben (dzisiaj dzielnica Wolfsburga) kamień węgielny pod budowę fabryki.

W tym czasie wprowadzono na dużą skalę program "przedsprzedaży" auta polegający na potrącaniu z każdej wypłaty pewnej niewielkiej sumy reichsmarek i odkładaniu jej na poczet kiedyś tam otrzymanego samochodu. Zanim jednak ktokolwiek z "ludu" otrzymał swój KdF-wagen, wybuchła wojna, fabryka przestawiła się na produkcję wojenną, a oszczędności milionów niemieckich robotników przepadły.

Po wojnie Wolfsburg znalazł się w granicach Republiki Fedealnych Niemiec (czyli tych "zachodnich"). Zrujnowane bombardowaniami zakłady Volkswagena zostały odbudowane i wznowiły swą działalność. Z jednaj strony konstrukcja KdF była nieco przestarzała, ale w powojennej rzeczywistości nadal atutem był niski koszt wytwarzania i bardzo przyzwoita trwałość. Uruchomiono więc jego produkcję, zmieniając jedynie nazwę na Volkswagen typ 1. Samochód, jak wszyscy już wiedzą, okazał się gigantycznym, światowym hitem produkowanym na całym świecie przez długie dziesięciolecia. Popularny "Garbus" lub "Beetle" zjeżdżał z taśm fabrycznych aż do 2003 roku, stając się w historii motoryzacji najdłużej produkowanym modelem. I to właśnie ten samochód stał się prawdziwym "kamieniem węgielnym" globalnego sukcesu koncernu Volkwagen.Ostatni egzeplarz miał numer fabryczny 21 529 464.

.500 mil w Indianapolis

W 1906 roku Carl Fischer, dealer samochodów w Indianapolis, wpadł na pomysł, by wybudować prywatny, zamknięty tor testowy, na którym można by było bezpiecznie sprawdzać np. prędkość maksymalną sprzedawanych przez niego pojazdów. Chciał także przyciągnąć na ten tor ich producentów, by "wyprowdzić" testowanie samochodów na zwykłych drogach. Pomysł został zrealizowany pięć mil od ówczesnego centrum miasta w postaci Indianapolis Motor Speedway.

Prawie od razu zaczęto urządzać na torze różnego rodzaju wyścigi, ale przełom nastąpił w 1911 roku. Wówczas to Fischer ze swym wspólnikiem postanowili skoncentrować się na organizacji tylko jednego w roku, ale bardzo długiego wyścigu, który byłby bardziej atrakcyjny dla widzów, ale

też bardziej wymagający dla kierowców i ich zespołów. Ustalono, że wyścig będzie odbywał się na dystansie 500 mil.

Pierwszy wyścig Indianapolis 500 odbył się 30 maja 1911 roku i do dzisiaj tradycją pozostało, iż organizowany jest on zawsze w ostatnią niedzielę maja. Na starcie stanęło 40 samochodów, a pierwszym zwycięzcą został Amerykanin Ray Harroun jadący single-seaterem z nadwoziem i silnikiem firmy Marmon. Jadąc ze średnią prędkością 120 km/godz pokonał on wyznaczony dystans w 6 godz 42 min. (Dla porównania: w ub roku Indy 500 wygrał Kolumbijczyk Juan Pablo Montoya (Dallara z silnikiem Chevroleta) z czasem 3 godz 5:56 min). Po latach uznaje się, że jedną z przyczyn sukcesu Harrouna było zamontowanie w aucie przed wyścigiem... lusterka wstecznego, dzięki którym kierowca mógł wygodnie śledzić poczynanie rywali jadących z tyłu.

W ponad 100-letniej historii wyścigu Indianapolis 500 zdarzyło się wiele wypadków, w których zginęło łącznie kilkadziesiąt osób spośród zawodników, mechaników, osób obsługujących tor oraz kibiców. Na szczęście już od ponad ćwierćwiecza takich śmiertelnych zdarzeń nie odnotowano. Natomiast Indianapolis 500 należy do największych i najbardziej prestiżowych wyścigów na świecie, gromadząc każdego roku na trybunach setki tysięcy widzów. Magnesem z kolei dla zespołów wyścigowych są gigantyczne nagrody. Pula nagród w 2011 roku wynosiła aż 13 milionów dolarów, z której 2,5 mln przypadła zwycięzcy (Brytyjczyk Dan Wheldon).

Unikalną tradycję zapoczątkował w 1933 roku Louis Meyer, który po zwycięstwie zamiast zwyczajowego szampana otworzył butelkę... mleka. Wyjątek w 1993 roku zrobił legendarny Brazylijczyk (polskiego pochodzenia) Emerson Fittipaldi, który mleko zastąpił sokiem pomarańczowym (może to przypadek, a może przez fakt, że rodzina Fittipaldiego miała duże plantacje pomarańczy... trudno zdecydować).

iauto polska

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, Klaudiusz Madeja, Maria Modzelan, Andrzej Penkalla, Kacper Rutkowski, Maciej Rzońca, Marcin Suszczewski, Daria Tworek, Jakub Żołędowski

Dział Reklamy i Patronatów
iauto.polska@gmail.com

Kontakt z redakcją
redakcja@motopress-media.pl

Dystrybucja android/iOS/windows
Motopress Sp. z o..o.
ul. Żelazna 67 lok. 13, 00-871 Warszawa

Zdjęcia na okładce: Jerzy Dyszy, Mirosław Rutkowski

NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl