

iauto polska

Numer 31, 15 czerwca 2016



nie pomogą płacze, lamenty i narzekania, kierowca w samochodach staje się coraz mniej potrzebny.

A czas, kiedy samodzielne prowadzenie samochodu będzie skutecznie utrudniane, może nawet zakazane. Na razie jeszcze kierowca kontroluje samochód, ale automaty podpowiadają, ostrzegają, poprawiają błędy. Samochód sam zaparkuje, jeśli człowiek nie bardzo potrafi, albo się leni, ostrzeże kiedy nie włączywszy kierunkowskazu zacznie zmieniać pas drogi, o niezapiętych pasach już od lat samochody informują wielce denerwującymi sygnałami, często ludzkim głosem auto informuje o zbyt niskim poziomie oleju w silniku czy konieczności odwiedzenia serwisu. A nie jest to wcale ostatnie słowo projektantów, inżynierów, programistów pod światłym kierownictwem księgowych.

Walka wielkich koncernów motoryzacyjnych o to, aby sprzedać jak najwięcej samochodów trwa od lat. Nowe technologie ułatwiły wyposażenie samochodów w szereg potrzebnych urządzeń poprawiających sprawne działanie podzespołów i niepotrzebnych gadżetów. Dziś w najtańszych samochodach można zażyczyć sobie wyposażenie, które przed dziesięciu laty oferowane było jedynie w najdroższych i luksusowych modelach. Paradoksalnie niskie koszty elektroniki są zarazem dużym utrudnieniem dla producentów; co prawda produkcja samochodów kosztuje coraz mniej, ale marketing coraz więcej. No i wciąż muszą myśleć o tym, aby za rok, dwa, pięć utrzymać wielkość sprzedaży. Na dodatek do gry wchodzi nowe firmy z potężnymi kapitałami. Tesla rozgrywa swojego pokera z samochodami elektrycznymi, Google przymierza się do wykorzystania samochodów autonomicznych w swoim chytrym modelu biznesowym, swoją partię ma zamiar rozegrać Apple.

Wszystko to razem oznacza rewolucyjne zmiany, których wszystkich skutków przewidzieć się nie da. Pewne jest tylko to, że samodzielna jazda samochodem będzie już niebawem zajęciem jedynie rekreacyjnym.

Szerokiej drogi



Mirosław Rutkowski



Prezentacje

Renaul Talisman Granadtour - str. 4

5 rekordów Type R - str. 9



Eksploatacja

Auto przed wakacjami - str. 11

Wydarzenia

Nostalgia rally - str. 14



Sport

Puchar Polski w rallycrossie - str. 16

Czarno-czerwone Ferrari - str. 20

Rajd Festiwalowy - str. 22

Kryterium FELA - str. 23

Patronat - Udany start - str. 26



Kalendarium

Kalendarium - str. 28



Opinie

Pomiary zrobione. I co z tego? - str. 31



Renault Talisman Grandtour

Zgrabne kombi

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSLAW RUTKOWSKI

Opisywanie samochodów jest zajęciem łatwym i przyjemnym.

Przyjemnym, bo przy różnych okazjach można pojeździć nowymi, zazwyczaj bardzo dobrze wyposażonymi samochodami. Łatwym, bo można sporo przepisać z przygotowanych informacji prasowych. Do tego wystarczy dodać kilka modnych określeń, kilka ochów i achów, i gotowe. Z tej recepty korzysta przytłaczająca większość ludzi zajmujących się opisywaniem samochodów.

Taki opis, mało że pasuje do większości nowych samochodów, to jeszcze jest w zasadzie prawdziwy. Producenci w czasie prezentacji i jazd testowych udostępniają samochody pachnące nowością, najczęściej w najlepszej

opcji wyposażenia. Do tego starannie przygotowują pakiet informacji, skomponowany w taki sposób, aby podkreślić nadzwyczajny sukces inżynierów i projektantów, jakim jest stworzenie prezentowanego, doskonałego samochodu.

Oczywiście w czasie prezentacji kolejnego modelu, stan doskonałości osiąga następca poprzedniej odmiany auta. Zapraszani na prezentacje dziennikarze rzetelnie przekazują zawarte w pakietach prasowych i w czasie prezen-



tacji informacje. Zazwyczaj nabywcy opisywanego samochodu nie znajdują sprzeczności między opisem, a realiami.

Cała sprawa mocno się komplikuje, kiedy redakcja oczekuje czegoś więcej niż tylko prze-redagowanej informacji otrzy-

mane od producenta. W takiej sytuacji dla wielu autorów kończy się zabawa i zaczynają się schody. No i takie właśnie schody zaczęły się po powrocie z prezentacji francuskiego modelu w odmianie kombi.

Renault Talisman jeździ już po drogach od ubiegłego roku. Teraz pojawia się w wersji kombi. Technicznie i technologicznie odmiany nadwoziowe nie różnią się od siebie niczym. No, prawie niczym, bowiem pasażerowie tylnej kanapy w kombi mają wyraźnie więcej przestrzeni nad głowami. I bagażnik jest nieco większy.

Samochód należy do segmentu D, czyli grupy samochodów większych i komfortowych. Bardzo bogato wyposażone wersje Talismana zasługują na →



miano luksusowych. Ten model zastąpił sprawdzoną i docenianą przez użytkowników Lagunę, przejmując przy okazji niektóre ze sprawdzonych rozwiązań technicznych, między innymi system 4Control.

Na początek postanowiłem sprawdzić ten właśnie system skrętnych kół tylnej osi. O ile pamiętam pierwsze rozwiązania tego typu ćwierć wieku temu wprowadzała Honda; układ sterowany skomplikowanym układem mechanicznym był drogi i zawodny. Nie przyjął się. Kilka lat temu, w Lagunie Coupe wykorzystano elektronikę i takie rozwiązanie się sprawdziło. Udoskonalony system 4Control w Talismanie działa znakomicie. Co prawda trzeba się nieco przyzwyczaić do wrażenia, że auto jest krótsze w wąskich uliczkach czy w czasie manewrów parkingowych i dłuższe przy

zwyczajnym pokonywaniu zakrętów na drogach. To, oczywiście, złudzenie wynikające z tego, że przy małych prędkościach tylne koła skręcają w kierunku przeciwnym do skrętu kół przednich, a przy prędkościach większych niż 50 km/h koła obu osi skręcają w tym samym kierunku. Pierwsze wrażenia są... dziwne. Szybko się jednak kierowca przyzwyczaja i docenia parkingową zwrotność i drogową stabilność samochodu.

Nad pewnym i bezpiecznym podróżowaniem czuwają bardzo zaawansowane układy elektroniczne, a właściwie komputer z oprogramowaniem interpretującym prędkość obrotową kół, kąt skrętu kierownicy, przyspieszenia wzdłużne i boczne, ciśnienie w układzie hamulcowym, moment obrotowy silnika, położenie nadwozia względem nawierzchni. Jest to autorska



konceptcja Renault, chroniona patentem. Większości funkcji kierowca nie dostrzega; niemożliwe jest zauważenie, w jaki sposób reaguje np. EDC (Electronic Dumper Control) dostosowujący reakcję amortyzatorów do zmian nawierzchni,



z częstotliwością 100 razy na sekundę. No cóż, elektronika rządzi. W Renault rozbudowany system nazywa się MultiSense. Oczywiście przed jazdą warto sobie ustawić wszystkie opcje wedle gustu i potrzeb. Szczęśliwie nie trzeba czytać grubej książki z instrukcją, obsługa jest wystarczająco intuicyjna, aby z poziomu fotela kierowcy za pomocą tabletu pojemnościowego ustawić odbieranie maili czy SMS-ów, nawigację i informacje o aktualnej sytuacji dro-



gowej, polecenia głosowe, radio cyfrowe, streaming danych i tak dalej. Jeśli samochód ma być używany przez kilka osób, to dla każdej można zapisać indywidualne ustawienia. A warto, gdyż MULTI-SENSE pozwala na optymalne ustawienie systemów wspomagających prowadzenie i bezpieczeństwo jazdy niezależnie od obsługi innych funkcji, takich jak system audio czy klimatyzacja. Uzupełnieniem ekranu dotykowego jest przycisk skrótu - pokrętko na środkowej konsoli oraz dodatkowe przełączniki w kierownicy, umożli-

liwiające w pełni bezpieczną obsługę całego systemu.

Talisman jest świetnie wyciszony, dzięki czemu miłośnicy wyrafinowanych brzmień w muzyce mogą się wsłuchać nie tylko w riffy gitarowe, ale też w niuanse muzyki symfonicznej. System audio naprawdę brzmi świetnie.

Na temat wyglądu zewnętrznego nie ma co się rozpisywać, na pewno znajdą się tacy, którzy się zachwycą, tacy, którym auto się nie spodoba i, zapewne →→



w większości, ci, którzy stwierdzą, że oto kolejny samochód podobny do innych. Rzecz gustu, moim zdaniem nie jest złe. Podoba mi się możliwość otwierania bagażnika nogą, niby nic nadzwyczajnego, ale wygodne. Jeszcze bardziej podoba mi się sprytnie chowany hak holowniczy. Podobnie jak we wszystkich współczesnych samochodach zastosowano oświetlenie z wykorzystaniem diod. Tylne świecą zawsze, przednie, dzienne mają podkreślać urodę Talismana.

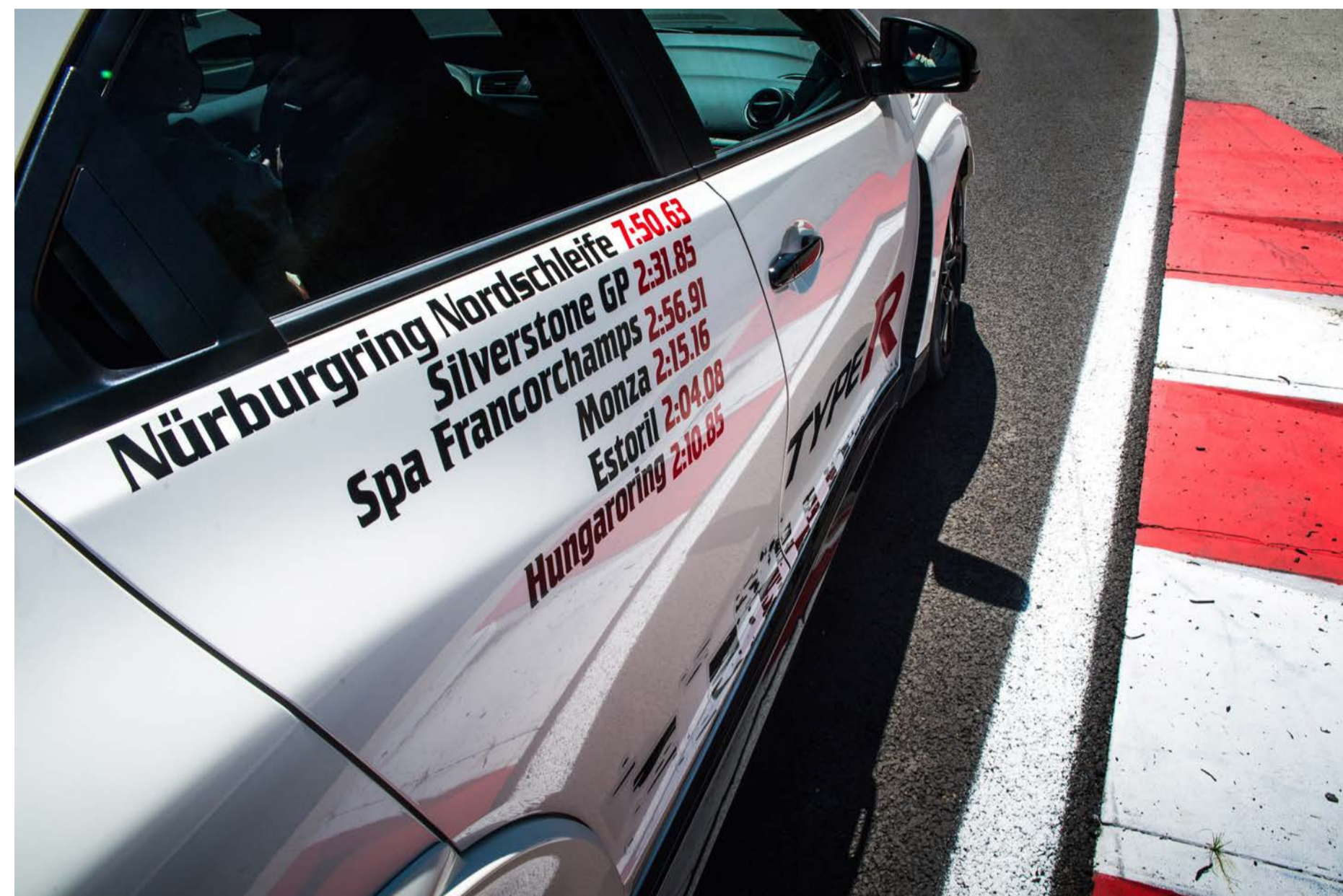
Wnętrze jest bardziej niż w porządku. Przyjemna kolorystyka, harmonijnie i ergonomicznie poukładane wskaźniki, ekrany, pokrętła i przyciski i widoczna dbałość o detale dowodzi, iż projektanci starannie wykonali swoją pracę. Fotele wygodne, z funkcją masażu, nie ma się do czego przyczepić. Zastanawiające, jak udało się połączyć dużą przestrzeń samochodu z wrażeniem przytulności, żeby nie powiedzieć, intymności. Krótko mówiąc – jest miło.



Talisman Grandtour oferowany jest z jednym z trzech silników. Benzynowy, czterocylindrowy o pojemności 1600 cm³ (TCe) może mieć 150 KM/220 Nm lub 200 KM/280 Nm. Mocniejsza jednostka jest wyposażona w turbosprężarkę. Napęd na przednie koła przekazywany jest za pomocą dwusprzęgłowej, automatycznej przekładni o 7 przełożeniach. Dwa silniki zasilane olejem napędowym, (dCi) mają pojemność 1500 cm³ (110 KM/260 Nm) lub 1600 cm³. Silnik o większej pojemności występuje w dwóch odmianach, 130 KM/320 Nm lub (twinturbo) 160 KM/380 Nm. Z silnikami diesla współpracują sześciobiegowe skrzynie biegów; manualna lub dwusprzęgłowy automat. Osiągi w zupełności wystarczające do codziennej jazdy, nawet dość dynamicznej. Szalu jednak nie ma, ale to zrozumiałe niewielkie silniki muszą poradzić sobie z rozpędzaniem 1,5 tony masy własnej samochodu. A gdy na pokładzie mamy komplet pasażerów? Oczywiście Renault mogłoby montować większe i znacznie mocniejsze silniki, gwarantujące wyrwanie asfaltu, jednak restrykcyjne przepisy dotyczące zużycia paliwa i emisji trucizn w spalinach. Trzeba było znaleźć jakiś kompromis między satysfakcjonującymi osiągnięciami samochodu, a wymogami narzuconymi przez Unię Europejską. Wszystkie silniki spełniają normę emisji Euro 6 i pod dystrybutorem kierowca nie będzie rwał włosów z głowy.

Ceny Talismana Grandtour zaczynają się od 96 900 złotych za wersję Life z silnikiem dCi 110 i rosną aż do 151 900 w luksusowej wersji Initiale Paris z silnikiem dCi 160. ■

5 x R. Type R



OPRACOWAŁ: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: HONDA

Honda Civic Type R od kilku lat należy do najlepszych współczesnych samochodów rajdowych i wyścigowych. Uwielbiają go kierowcy niemający do dyspozycji gigantycznych budżetów, od lat samochód ten świetnie sobie radzi w prestiżowych seriach wyścigowych WTCC oraz BTCC. Najciekawsze jest to, że sportowe wersje Type R mają bardzo zbliżony „genotyp” do zwykłego, „cywilnego” odpowiednika, którym można wyjechać z każdego salonu tej marki. Honda posta-





nowiła ten fakt uwypuklić bijąc pięć rekordów szybkości na pięciu klasycznych, europejskich torach wyścigowych.

Do bicia rekordów użyto samochodu w standardowej specyfikacji produkcyjnej, bez modyfikacji mechanicznych. Celem było poprawienie najlepszych czasów przejazdu zanotowanych przez przednionapędowe samochody seryjne na torach Silverstone, Spa-Francorchamps, Monza, Estoril oraz Hungaroring. Inspiracją z kolei do tego wyczynu było ustanowienie w 2014 roku przez ten

samochód rekordu na torze Nurburgring (Nordschleife) w swojej klasie. Kierowcami zaproszonymi do prób poprawienia rekordów zostali zawodnicy, na co dzień startujący sportowymi wersjami Type R w wyścigach WTCC oraz BTCC.

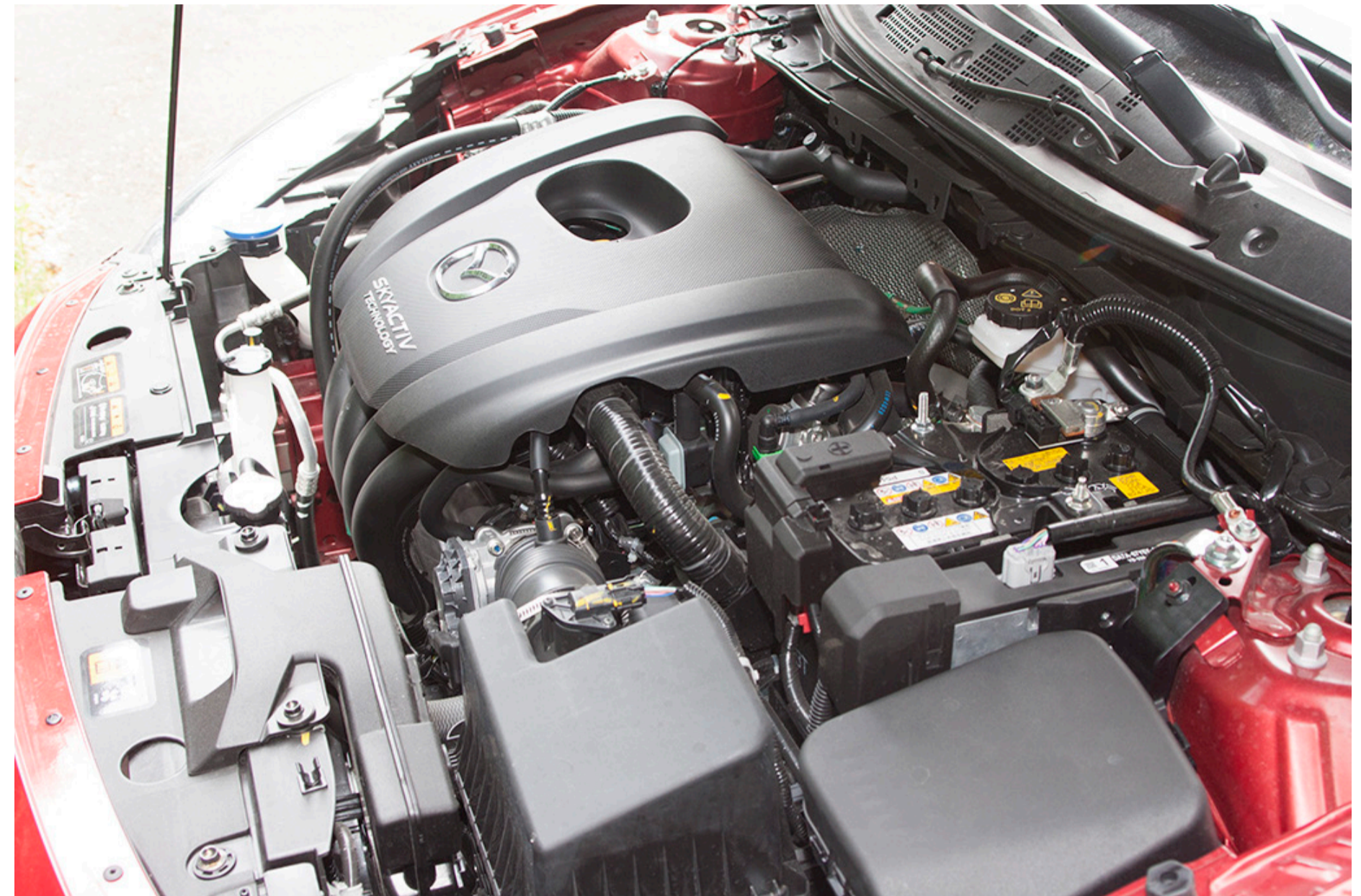
Kierowcy nie mieli większych problemów z ustanowieniem nowych rekordów, jedynie Brytyjczyk Matt Neil pierwsze próby na mokrym Silverstone poprawiał na suchej już nawierzchni osiągając czas 2 min 31,85 sek. Na Spa-Francorchamps Civic'a poprowadził Rob Huff z zespołu

Honda Racing uzyskując 2 min 56,91 sek. Węgier Norbert Michelisz pojawił się na dwóch torach – Monza (2 min 15,16 sek) oraz rodzimym Hungaroringu (2 min 10,85 sek). Rekord toru Estoril (2 min 4,08 sek) ustanowił Portugalczyk Bruno Correia.

Dzięki wsparciu naszych gwiazd wyścigów samochodowych turystycznych udowodniliśmy, że Civic Type R jest prawdziwym autem wyścigowym przeznaczonym do domowego użytku – podsumował całą akcję wiceprezes Honda Motor Europe Philip Ross. ■



Auto przed wakacjami



TEKST: JERZY DYSZY
TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Lipiec za pasem, zatem wielu kierowców pojedzie samochodem na wakacje. Jedni wywiozą rodzinę nad morze, inni w góry albo na Mazury, jeszcze inni zaplanowali europejskie eskapady. Warto więc zadbać o to, żeby niepotrzebnie nie wydawać pieniędzy na naprawy, a zużycie paliwa utrzymać na rozsądnym poziomie.

Długie wyjazdy wakacyjne kosztują, więc każda możliwość ograniczenia wydatków ma sens. Ogólnie rzecz biorąc warto by samochód przed wyjazdem był zupełnie sprawny, bo da nam to spokój i zmniejszy niebezpie-

czeństwo nieprzewidzianych wydatków na naprawy, a koszty paliwa nie przekroczą przeznaczonego na nie budżetu.

Czy można zrobić jeszcze coś więcej? Można i trzeba, szczególnie jeżeli w drogę wybieramy się

samochodem, który jest sporo po okresie gwarancyjnym. Podczas dalekiego wyjazdu zwykle największy udział w kosztach ma paliwo. Trzeba przecież dojechać na miejsce, a potem jak najwięcej pozwiedzać. Łączna trasa →→



wakacyjna w Europie może wynosić grube kilka tysięcy kilometrów, więc nawet kilka procent oszczędności będzie się liczyć. Jak to osiągnąć?

Większość z nas eksploatując samochód na co dzień nabiera przeświadczenia, że auto, w tym jego silnik, jest ciągle zupełnie sprawne. Czasami jednak jest inaczej. Oszukać się można w szczególności w przypadku nowoczesnych, mocno już zelektronizowanych samochodów, które w przypadku jakiegś awarii układu sterowania, któregoś z wielu czujników itp. łatwo przechodzą w tzw. tryb awaryjny i jeżdżą prawie jak zawsze, tylko dla uzyskania normalnych osiągnięć trzeba nieco głębiej wciskać pedał gazu. Wiąże się to oczywiście z większym niż optymalne zużyciem paliwa.

Najprostszym sposobem by zdiagnozować jednostkę napędową - dotyczy to silników benzynowych i nowoczesnych turbodiesli - jest sprawdzenie jej przy użyciu komputera diagnostycznego. Nawet jeżeli silnik naprawdę nie wykazuje podczas eksploatacji żadnych słabości ale nie był ostatnio serwisowany, przed taką diagnozą dokonajmy prewencyjnie wymiany filtra powietrza, filtra paliwa (dotyczy to aut o przebiegu rzędu kilkudziesięciu tysięcy km. a w dieslach na wszelki

wypadek powinno się to robić raz na rok), oraz w silniku benzynowym - świec zapłonowych. Dodatkowo w kilkuletnich autach benzynowych (z zasilaniem gazowym - co rok) należy bardzo dokładnie zweryfikować przewody zapłonowe szukając przebić lub tylko pęknięć izolacji. W razie jakichkolwiek wątpliwości przewody wymieniamy. Jeżeli w ogóle w naszym silniku wykonuje się takie regulacje, dobrze jest także przynajmniej sprawdzić luzy zaworów.

Koszty powyższych prewencyjnych wymian osprzętu i regulacji będą zazwyczaj stosunkowo niewielkie, a mając na pewno sprawne podstawowe elementy, diagnozę komputerową (wraz z analizą składu spalin) przeprowadzimy łatwiej i skuteczniej. Usługa ta trochę kosztuje, ale współczesne auta (i systemy diagnostyczne) są pod tym względem tak sprytnie, że wady sterowania silnika oraz czasami skrzyni biegów, zostaną od razu wykryte i wskazane. Gdy wszystko będzie w porządku, należy się tylko cieszyć, natomiast jeżeli coś okaże się niesprawne, lepiej to naprawić, co oznacza zazwyczaj wymianę jakiegoś czujnika. Może się okazać, że dzięki temu, zaoszczędzimy sporo paliwa.

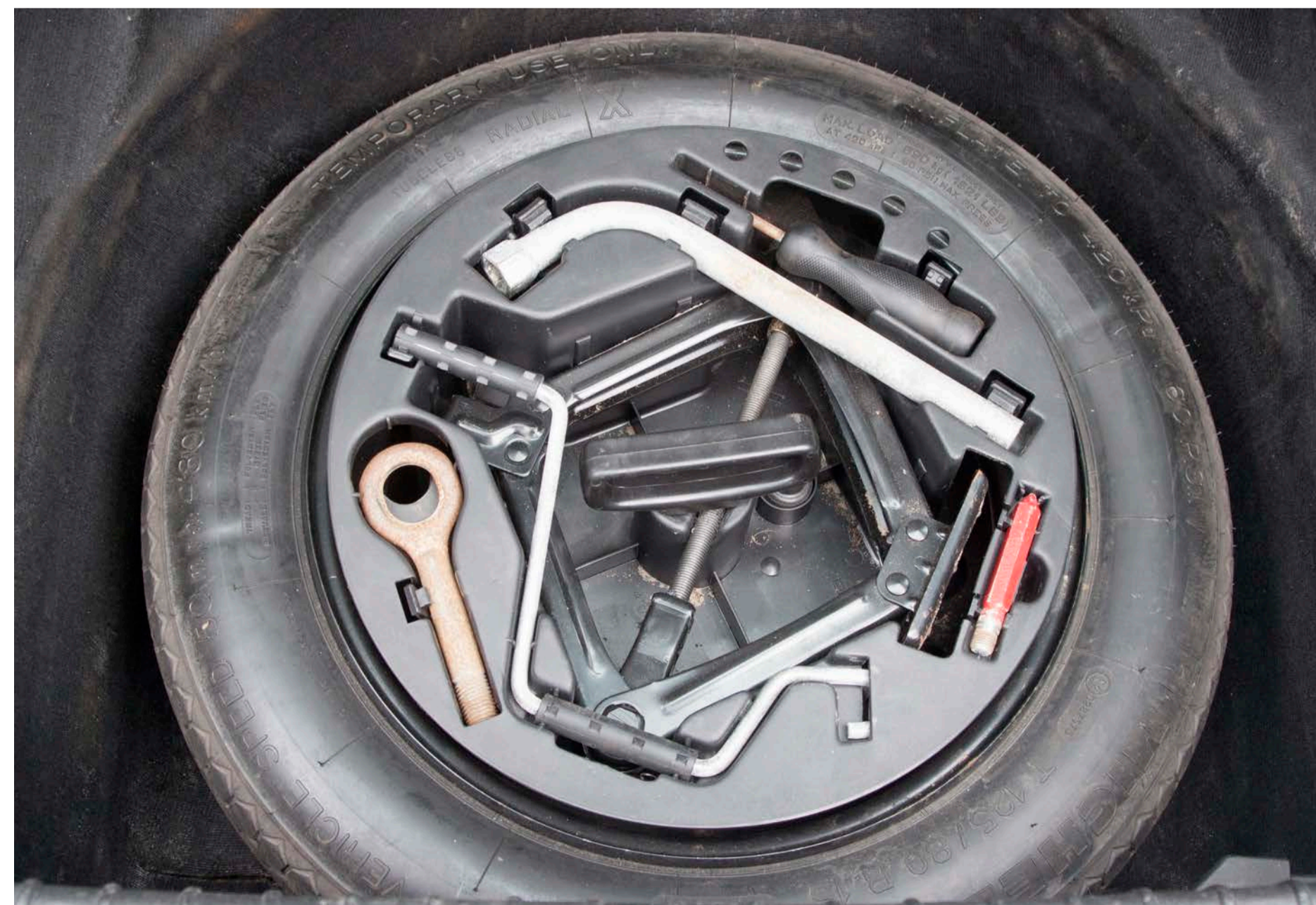
Oczywiście nieco inna procedura będzie konieczna w przypadku naprawdę wiekowych samochodów, w których nie ma pełnej elektroniki, a ustawień zapłonu i gaźnika dokonuje się ręcznie. Tu potrzebny będzie zamiast komputerowego testera - naprawdę doświadczony fachowiec. Jednak takich przypadków jest coraz mniej, bo nieelektronizowane auta (gaźnikowe, lub wyposażone we wtrysk paliwa najwcześniejszych generacji) zaliczają się już raczej do grupy klasyków i rzadko służą do dalekich podróży.

Gdy będziemy mieli już pewność, że wszystkie zespoły samochodu włącznie z silnikiem pracują optymalnie, a w sprawnych oponach mamy odpowiednie ciśnienia, powinniśmy jeszcze przemyśleć przygotowania do samego wyjazdu. Ważne jest aby w miarę możliwości zabierać... jak najmniej bagaży i innego obciążenia. Przeprowadzone wcześniej solidne przygotowanie techniczne samochodu pozwoli nam zrezygnować z jakichkolwiek części zamiennych. No, może z wyjątkiem kilku żarówek i - jeżeli występuje w naszym samochodzie - wspomnianego wcześniej czujnika wentylatora chłodnicy. Nie zabie-

rajmy też mnóstwa narzędzi, najwyżej tylko te, które naprawdę będziemy mogli w drodze (w razie czego) wykorzystać. Nie zapomnijmy natomiast o kole zapasowym (prawidłowo napompowanym!) i o sprawnym podnośniku. Tu kolejna uwaga - jeżeli nasz samochód jest stosunkowo nowej generacji, możemy w ogóle nie mieć koła zapasowego, tylko wątpliwy zestaw naprawczy! Podobno statystycznie w Europie łapie się "kaptur" raz na 200 000 km, ale przed długim wyjazdem może jednak lepiej zaopatrzyć się przynajmniej w koło tzw. dojazdowe?

Wracając do ograniczania ładunku - należy dążyć do tego, żeby zbędny się okazał bagażnik dachowy, bo oznacza on po prostu co najmniej kilkanaście procent zużycia paliwa więcej. Także każdy kilogram spakowany do auta, nawet gdy nie jest ono przeciążone, w czasie jazdy zwiększa zużycie paliwa. A więc z bagażami - rozsądnie. Poza tym sprawdźmy jeszcze piórka wycieraczek, zabierzmy latarkę, rękawiczki i coś do mycia rąk.

Teraz możemy umieścić w samochodzie rodzinę i możemy jechać nawet na krańce Europy. ■



NOSTALGIA RALLY



TEKST I ZDJĘCIA: RAJMUND BINISZEWSKI

Po raz drugi Oldtimer Club Poland zorganizował rajd długodystansowy o nazwie Nostalgia Rally. Baza rajdu była w Kazimierzu Dolnym, gdzie na Rynku odbył start. Po przejechaniu dystansu 1000 km uczestnicy zameldowali się na mecie zorganizowanej w tym samym miejscu. Dystans był podzielony na 6. etapów. W rajdzie mogły brać udział motocykle wyprodukowane przed rokiem 1949. Na starcie stawiło się 25 motocyklistów. Najliczniejszą grupę stanowiły motocykle amerykańskie Harley Davidson i Indian, ale nie zabrakło też takich marek BSA, NSU, AJS, BMW, był też Sokół 1000. Na mecie zostało sklasyfikowanych 22 z 24 uczestników. Dwóch zawodników co prawda dotarło do mety, ale przekroczyli limit spóźnień i tym samym

nie zostali sklasyfikowani. Tylko jeden zawodnik nie dojechał do mety, na ostatnim etapie jego motocykl uległ awarii. Nadmienić trzeba że rajd nie należał do łatwych. Od uczestników wymagano przejechania poszczególnych etapów w określonym czasie. A to wymagało przyjęcie jakiejś strategii, czyli poruszać się z odpowiednią prędkością, dobrze zaplanować tankowania, no i nie pomylić trasy. Ale żeby wygrać rajd, nie wystarczyło tylko bezbłędnie przejechać trasę, ocenie podlegała też zgodność motocykla z oryginałem, a dodatkowe punkty można było uzyskać za rocznik motocykla, czyli im starszy, tym był lepiej oceniany. Tegorocznym zwycięzcą został Robert Tyniecki na motocyklu Harley Davidson Hydra Glide.



TEKST I ZDJĘCIA: GRZEGORZ CARZASTY

12 czerwca na torze w Toruniu została rozegrana 4. runda Oponeo Rallycross. Na starcie stawilo się 46. zawodników, podzielonych na sześć klas.

Spacerując po Parku Maszyn było widać, że samochody biorące udział w zawodach są coraz lepiej i staranniej przygotowane, dysponują coraz większymi możliwościami. Wymuszone jest to coraz wyższym poziomem, o wygranej zaczynają decydować detale, zarówno samochodów jak i w umiejętnościach kierowców.

Rywalizacja na torze była zacięta. Rallycross to widowiskowa, kontaktowa walka, która bardzo podoba się kibicom. Tak było i tym razem. Liczne przetasowania stawki, jazda bok w bok, nieustanna walka o lepszą pozycję rozgrzewały publiczność, wywołując gorące komentarze

i spory w zależności od sympatii do kierowców. W połowie sezonu zaczyna być widoczne, kto jest liderem w poszczególnych klasach, a kto musi jeszcze trochę poczekać na podium.

W klasie malucha bezkonkurencyjny był zaledwie 16-letni Igor Sokulski. Podobnie jak na poprzedniej eliminacji bez problemu wygrał swój finał, pomimo konieczności przejechania dwukrotnie joker lap-a, co było karą za falstart. Jego największy konkurent Daniel Bachleda niestety uszkodził zawieszenie, co wykluczyło go z walki o dobrą pozycję. W klasie SC rywalizacja była od początku do końca bardzo zacięta. Samo-



Umiejętności zdobyte na torach kartingowych jak widać przydają się też w Rallycrossie.

W klasie BMW, która można nazwać znakiem rozpoznawczym tych zawodów startowało 14 prawie takich samych samochodów. Tylony napęd daje możliwość pokonywania zakrętów długimi poślizgami, a niewielkie różnice między autami wymuszają jazdę w grupie i bezpośrednią rywalizację przez kolejne okrążenia. Zwycięsko wyszedł z niej i stanął na najwyższym stopniu podium Dawid Struense.

chody mają bardzo zbliżone parametry, więc stawka przez cały wyścig jedzie razem, a kierowcy liczą na błąd przeciwnika, który pozwoli im być szybszym od konkurenta. Jedno z takich wyprzedzeń zakończyło się efektownym dachowaniem. Maciek Starski, startujący z pole position w finale już na pierwszym okrążeniu został uderzony pod koniec prostej przez próbującego być szybszym Karola Kołpaka. Reszta stawki toczyła bój do końca wyścigu, zwycięsko wyszedł z niej Piotr Budzyński.



Jego jazda jest połączeniem rozwagi z mocno ofensywnym i efektownym stylem. Jak widać przynosi to efekty.

W klasie Supernational początkowo w finale prowadził jak zwykle szybki i precyzyjny Grzegorz Łazarewicz, został jednak na nawrocie wyprzedzony przez Wojciecha Maciejewskiego, a za chwilę przez debiutującego w zawodach Hondą TypeR Marcina Fojudzkiego. Pierwsze miejsce Wojciech Maciejewski bezpiecznie dowieź do mety. Tym razem



zwyciężyło doświadczenie, ale Honda Marcina Fojudzkiego wydaje się być bardzo szybka, co na kolejnych rundach może doprowadzić do zmiany w dość mocno ustalonym porządku w tej klasie. Nowi zawodnicy zawsze wprowadzają zamieszanie

nie i ożywiają rywalizację, tak pewnie będzie i tym razem. Klasa Supercars to był show dwóch zawodników czyli Marcina Gagackiego i Dariusza Topolewskiego. To była zabawa, popis umiejętności, panowania nad samochodem i wykorzy-

stania jego możliwości. Z dużą przyjemnością obserwowało się jazdę tych kierowców, dla których rywalizacja zdawała się mieć drugorzędne znaczenie. W tle bardzo ładną walkę, a przede wszystkim fair play pomimo wielokrotnych wzajemnych wyprzedzeń toczyli Maciej Palczewski i Krzysztof Huss. Linie mety ostatecznie pierwszy przejechał Lancer Marcina Gagackiego, drugi był Dariusz Topolewski, trzeci Krzysztof Huss, wszyscy jadący Mitsubishi Lancer. Tomasz Kuchar niestety nie wystartował w finale z powodu awarii jego Subaru.

Podsumowując były to bardzo udane zawody, teraz zawodnicy i ich serwisy mają czas na jeszcze lepsze przygotowanie się do kolejnej, 5 rundy, która odbędzie się po wakacyjnej przerwie. Również na torze w Toruniu. ■



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/

Czarno-czerwone Ferrari



OPRACOWAŁ: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: MATERIAŁY PRASOWE

Warszawski kierowca jeżdżący samochodem Ferrari w elitarnej serii GT3 nadspodziewanie dobrze rozpoczął tegoroczną rywalizację.

Michał Broniszewski ma za sobą udany początek sezonu w serii wyścigowej Blancpain adresowanej dla samochodów klasy GT3. Warszawski zawodnik startuje w tym sezonie samochodem Ferrari 488 Italia GT3 w barwach szwajcarskiego zespołu Kessel Racing w seriach Endurance (w której w ubiegłym roku wywalczył drugie miejsce) oraz Sprint, gdzie zadebiutował w tym roku. Obecnie, po dotychczas rozegranych wyścigach Broniszewski jest liderem łącznej punktacji klasy Pro Am.

Przed rozpoczęciem sezonu było sporo niepewności – powiedział Broniszewski. Mieliśmy zupełnie nowy samochód, który tylko w niewielkim stopniu jest kontynuacją poprzedniego modelu 458 Italia. Zastosowano w nim wiele nowych technologii i zespołów. Były obawy o skuteczność i niezawodność nowych rozwiązań. Okazało się jednak, że inżynierowie Ferrari stanęli na wysokości zadania. Nowy model to auto z zupełnie innej epoki. Jeździ się nim fantastycznie. Ważne, że jest bezawaryjny. Wszyscy obawiali się tego,



bo w przeciwieństwie do poprzednika zastosowano tu silnik z turbodoładowaniem, a to zmienia całkowicie wszystko – charakterystykę pracy, temperatury czy przebieg momentu obrotowego.

Nowy samochód ma bez wątpienia ogromny potencjał - dodał. Docisk aerodynamiczny jest niewiarygodny. To zupełnie nowa generacja, nowe podejście do budowy samochodu wyścigowego i niebywały postęp w stosunku do poprzedniego modelu. Bez wątpienia jest to obecnie jeden z najlepszych samochodów klasy GT3. W zakrętach mam czasami wrażenie, jakbym jechał proto-

typem. Rywalizacja we wszystkich wyścigach serii Blancpain jest niesamowicie wyrównana. W wyścigach serii Endurance startuje regularnie ponad 50 samochodów, w sprinterskich – niewiele mniej. Zdarza się w kwalifikacjach, że w sekundzie mieści się 20 załóg. Pozycja lidera serii sprawia, że cel na ten sezon może być tylko jeden – utrzymanie tego miejsca i tytuł mistrzowski. Do końca sezonu jednak jeszcze wiele wyścigów, w tym ten najważniejszy czyli lipcowy 24h Spa, gdzie do zdobycia będzie najwięcej punktów...

Po kilku tygodniach odpoczynku Michała Broniszewskiego czeka teraz bardzo pracowity okres. Najbliższy start będzie miał miejsce już w dniach 24-25 czerwca podczas trzeciej rundy Blancpain Endurance Series na torze Paul Ricard we Francji. Tydzień później (1-3.07) warszawski kierowca weźmie udział w trzeciej rundzie Blancpain Sprint Series na Nurburgringu, a na 5 lipca zaplanowano oficjalny dzień testowy przed wyścigiem 24h Spa. ■



Rajd Festiwalowy

TEKST: A. DĄBROWSKI
ZDJĘCIA: D. BOGDANOV

Załoga iAUTO na podium.



Na starcie 47. Rajdu Festiwalowego w Opolu pojawiło się 128. załóg. Rajd doskonale zorganizowany. Trasa wraz z 14. próbami sportowymi liczyła 280 km. W 25. samochodach z napędem na obie osie były Subaru Imprezy i Mitsubishi Lancery, a nawet VW Polo WRC... Większość zawod-

ników wystartowała prawdziwymi rajdówkami z klatkami bezpieczeństwa i na profesjonalnych oponach. W takim towarzystwie, nasza załoga, Andrzej Dąbrowski z pilotem Jackiem Pieńiewskim jadąca Fiastą ST mogła konkurować tylko w klasie dziennikarzy, w której zajęli



drugie miejsce. Na najwyższym podium stanął Tomek Szmandra z Tomkiem Popielewiczem (Alfa Romeo Giulietta), a trzecie miejsce zajęła załoga Robert Bielecki z Alicją Kaniewską (Alfa Romeo Mito). W klasyfikacji ogólnej rajdu dziennikarze iAuto zajęli 51. miejsce, czyli w pierwszej połowie stawki pomiędzy profesjonalnie przygotowanymi autami rajdowymi.

Duże zainteresowanie wzbudzali także goście specjalni. To zawodnicy znani nie tylko z krajowych tras rajdowych, jadących wspaniałymi samochodami, ale też znani ludzie show biznesu. W klasyfika-

cji „Gość” najszybszą załogą był duet Radek Typa i Radek Bielecki z Kabaretu Neo-Nówka jako pilot w Mitsubishi Lancer Evo IX, jechali szybko i bez błędów. Drugie miejsce przypadło Zbyszkowi Gabriśowi i jego pilotowi Michałowi Wiśniewskiemu (Peugeot 208 VTi R2). Był też jadący bardzo widowiskowo Marcin Kozłowski którego pilotował DJ Adamus. Ich Ford Sierra Cosworth w barwach legendarnej rajdówki Mariana Bublewicza strzelał i zionął ogniem z rury wydechowej, co widzów na odcinkach specjalnych wprawiało w zachwyt. Było co oglądać. ■

Kryterium FELA

TEKST: M. RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: P. GRUSZCZYŃSKI, R. BINISZEWSKI

Na autodromie Automobilklubu Polski na Bemowie znajomi, koledzy i przyjaciele zmarłego w 2010 roku Władysława Paszkowskiego spotkali się na zawodach, których formuła jest identyczna z tą, jaką wymyślił i wprowadził w życie patron imprezy lat temu z górą pięćdziesiąt. W Automobilklubie

Warszawskim prowadził Koło Młodych, uczył młodych ludzi techniki jazdy, można powiedzieć, że stworzył podstawy doskonalenia techniki jazdy. Potrafił wynajdywać ciekawe i nadzwyczaj trudne trasy odcinków specjalnych, dziś pozostały legendarne nazwy. Wspominał te odcinki Maciej Wisławski →



w rozmowie, jaką opublikowaliśmy w 28 numerze iAuto. Warto przypomnieć, że próba sportowa na ulicy Karowej, dziś legendarne Kryterium Asów Rajdu Barbórka, to też pomysła Władysława Paszkowskiego.

Zalogi startujące w Kryterium Fela jeździły po trasach prób, których charakter był bardzo zbliżony do tych, jakie wytyczał swoim podopiecznym Władysław Paszkowski na Błoniach Stadionu Dzieśięciolecia wiele, wiele lat temu.

W klasyfikacji generalnej zawodów najlepszą załogą okazali się zawodnicy-dziennikarze iAuto – kierowca Andrzej Dąbrowski z pilotem, Jerzym Dyszym

w Fordzie Fiesta. Drugie miejsce przypadło załodze Krzysztof Wodziński z Sebastianem Gruszczyńskim w Toyocie MR2, trzecie A. Mrdzewski A. Klawek-Mordzewska w Mazdzie RX8.

Nie wyniki jednak są ważne, lecz pamięć o nieprzeciętnym człowieku, który dla motoryzacji, sportu samochodowego i bezpieczeństwa na drogach zrobił bardzo wiele. Wydaje się, że udział w tych szczególnych zawodach, gdzie weterani spotykają się z debiutantami, gdzie trasy wymagają techniki i umiejętności jest jednym ze sposobów kontynuowania tego, co Władysław Paszkowski przed lata swojej aktywności robił. ■





UDANY START

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: EWA ŁUKASIAK

Zawodnicy sportu samochodowego poszukują sponsorów, starty w zawodach kosztują sporo, trzeba więc mieć pieniądze. Sponsorzy, czyli firmy, chcą sprzedać jak najwięcej produktów (usług), więc szukają skutecznych form reklamy i promocji. Ten mechanizm świetnie się sprawdza, kłopot tylko w tym, że zawodników jest znacznie więcej, niż sponsorów gotowych ich starty finansować.

W miniony weekend załoga Mad Cat's Garage, Kuba Kosiński za kierownicą i Małgosia Galas jako pilot, wystartowała

w popularnej imprezie - Rajdowe Kryterium Orlika, organizowanej przez Auto Moto Klub Rzemieślnik w Przasnyszu. Rajd był

wymagający, odcinki ciekawe, techniczne i szybkie - tak szybkie, że nie obyło się bez przygód. Załoga „garażu kotów” szczęśli-



wie dojechała do mety, zajmując 1. miejsce w klasie 4, 1. miejsce w klasyfikacji aut przednionapędowych oraz 3. miejsce w klasy-

fikacji generalnej. Bardzo fajnie wyszło, bo Małgosia pierwszy raz brała udział w takim wydarzeniu i poradziła sobie świetnie

w debiucie z jednym z najszybszych kierowców w stawce.



Kolejna przygoda czeka załogę Mad Cat's Garage już 19.06.2016 (niedziela) podczas KJS Św. Krzysztofa, organizowanego przez Automobilklub Polski, gdzie Kuba, tym razem z Agnieszką Załęcką na prawym fotelu wystartują aby kontynuować walkę o tytuł Mistrza Okręgu klasy czwartej w klasyfikacji sezonu oraz o najlepszą nagrodę, jaką rajdowiec-amator może sobie wymarzyć - zaproszenie do udziału w prestiżowym i legendarnym rajdzie Barbórka. W tej chwili mamy dobrą passę i liczymy na to, że będzie ona trwać. W Rajdzie Św. Krzysztofa, musimy być wysoko, kolejny ważnym etapem będzie start w Pucharze Jesieni. ■

Wydarzenia i rocznice: czerwiec 2016

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Okrakiem na barykadzie

Do późnej wiosny 1940 roku hitlerowskie Niemcy podbiły Polskę, Danię, Norwegię, Belgię, Luksemburg, Holandię oraz Francję. Nikt nie miał wątpliwości, że kolejnym celem najeźdźców stanie się Wlk. Brytania. Stany Zjednoczone oficjalnie trzymały się wówczas z daleka z zaangażowaniem militarnym, ale dowódca amerykańskiej armii generał George C. Marshall dostrzegł pilną konieczność unowocześnienia i przebrojenia własnych wojsk. Nalegał na prezydenta Franklina Roosevelta, by niezwłocznie podjął działania w tym kierunku. Stawało się też jasne, że lepiej teraz wspomóc Brytyjczyków, będących już w stanie wojny z III Rzeszą, niż za jakiś czas walczyć z Hitlerem nie mając po wschodniej stronie Atlantyku dogodnego "przyczółka" w postaci wysp.

Prezydent Roosevelt zgodził się z argumentacją generała Marshalla i spotkał się w tej sprawie z Williamem Knudsenem, który w 1937 roku został prezesem GM, a teraz pełnił już funkcję dyrektora generalnego U.S. Office of Production Management (OPM), rządowej agencji koordynującej produkcję wojskową (a właściwie już wojenną). Jednocześnie Amerykanie zostali zasypani prośbami brytyjskiego rządu o pilną pomoc w produkcji samolotów i silników lotniczych dla RAF-u. W rezultacie 12 czerwca 1940 roku Knudsen skłonił Edsela Forda (syna słynnego Henry'ego) do uruchomienia produkcji 9. tysięcy silników lotniczych Rolls-Royce, w tym 6. tys dla Wlk. Brytanii. W przeciwieństwie do innych amerykańskich producentów samochodów, Ford miał już w swoim "CV" udane doświadczenia w dziedzinie lotnic-



Bundesarchiv, Bild 1011-305-0652-04
Foto: Funke | 1943

twą budując w latach 20-tych samolot Tri-Motor. Pewnym niespodziewanym problemem okazał się... Henry Ford, który - mając nadal kontrolę nad przedsiębiorstwem - oficjalnie przeciwstawiał się zaangażowaniu USA w II wojnę światową. Jednocześnie Henry Ford, jeszcze w latach 20-tych uruchomił w Berlinie, a potem w Kolonii produkcję modelu T. Współpraca trwała również po dojściu Hitlera do władzy... Na szczęście Edselowi oraz szefowi produkcji Forda Charlesowi Sorensenowi udało się przekonać Henry'ego do zmiany zdania. Być może przyczyniła się to tego także publiczna krytyka za współpracę Forda z III Rzeszą. Nie-

wątpliwie jest to jedna z najbardziej przykrych i nieco skrywanych spraw w życiu Henry'ego i historii jego firmy. (W Ford-Werke w Kolonii produkowano w czasie wojny m. in. wojskowe ciężarówki V3000 oraz turbiny wykorzystywane w rakietach V2, ale za ten okres wojenny trudno chyba obwiniać Forda, który nie miał już nic do powiedzenia w swoich niemieckich zakładach).

Za pewną rehabilitację firmy należy uznać m. in. wybudowanie w czasie wojny dużych zakładów w Willow Run w stanie Michigan, które produkowały różnego typu silniki, ciężarówki, jeepy, a nawet czołgi.

Rywalizacja od zarania motoryzacji

W 1887 roku dwóch Francuzów – Emile Constant Levassor oraz Rene Panhard – prowadziło jeden z największych sklepów mechanicznych w Paryżu. Pewnego dnia odwiedził ich belgijski inżynier Edouard Sarazin, który przekonał Levassora, by ten rozpoczął produkcję silników spalinowych konstrukcji Gottlieba Daimlera, na co posiadał stosowny patent. Była to dwucylindrowa, spalinowa, widlasta jednostka napędowa o mocy... 4 KM. Produkcja rzeczywiście ruszyła, a ponadto Francuzi na bazie tego silnika zbudowali własny, dwuosobowy samochód. Rok później Sarazin zmarł, prawa patentowe odziedziczyła wdowa Louise, ale nie zerwała ona współpracy, co więcej, w 1890 roku poślubiła Levassora. Konstrukcja była na tyle udana, że pojazd Levassor-Panhard znalazł się wśród eksponatów – obok wieży Eiffla - wielkiej światowej wystawy w Paryżu (1889).

W 1891 roku Francuzi mocno zmodyfikowali swój pojazd. Po raz pierwszy znalazł się w nim opracowany przez Panharda poprzeczny drążek reakcyjny odpowiedzialny m. in. za prawidłową geometrię zawieszenia. Patent ten (nazywany drążkiem Panharda lub systemem Panharda) szybko stał się standardem we wszystkich markach i jest stosowany w motoryzacji do dzisiaj!

Tym właśnie samochodem Levassor wziął udział w wyścigu Paryż – Bordeaux – Paryż na dystansie 1178 km, który rozpoczął się 13 czerwca 1895 roku. (I ten właśnie wyścig,

z około 46 samochodami, uznawany jest za pierwszy w historii motoryzacji). Francuz pokonał trasę w niecałe 49 godzin, jadąc ze średnią prędkością 24 km/godz, ale na mecie został zdyskwalifikowany, gdyż jego pojazd był dwuosobowy, natomiast regulamin wymagał konstrukcji 4-osobowej. W tej sytuacji na pierwsze miejsce wysunął się Armand Peugeot, w tym czasie największy we Francji producent... rowerów, któremu pokonanie trasy wyścigu zajęło 11 godzin więcej.

Rok później Levassor wziął udział w wyścigu Paryż – Marsylia – Paryż, ale po wypadku wycofał się z rywalizacji. Nigdy już nie odzyskał w pełni zdrowia i kilka miesięcy później zmarł. Można więc uznać, że należał do prekursorów wyścigów, ale i pierwszą ich ofiarą... →→



Richard rekordzista

15 czerwca 1986 roku na torze Miller American 400 w stanie Michigan odbył się wyścig NASCAR, który szczególnie zapisał się w życiorysie jednego z zawodników – Richarda Petty. Był to bowiem jego tysięczny (!) start w karierze..., przy okazji stając się jednocześnie pierwszym zawodnikiem NASCAR z takim dorobkiem sportowym. Trzeba tutaj od razu podkreślić, że - obecnie 79-letni - Petty nie lubił jeździć w "ogonie" stawki i przez lata kariery, ot, po prostu zliczał kolejne starty. Zdecydowanie nie, dzięki czemu znalazł się w gronie najbardziej utytułowanych sław serii NASCAR.

Petty "nasiąkał benzyną" od najmłodszych lat towarzysząc na torze nie mniej słynnemu ojcu, Lee Petty. Ten miał swój "złoty" okres w latach 50-tych, kiedy to m. in. trzykrotnie zdobył mistrzowski tytuł. Już w wieku 12 lat Richard znalazł się ekipie technicznej ojca, ale na swój pierwszy start musiał czekać aż dziewięć kolejnych, dłuższych lat.

Debiut Richarda miał miejsce podczas rozpoczynającego sezon 1958 Daytona 500. Wyścig wygrał Petty-senior, a junior musiał roz-



począć karierę od smaku porażki po eksplozji silnika po zaledwie ośmiu okrążeniach toru.

Jednak już po kilku latach Richard stał się gwiazdą NASCAR. Pierwszy wyścig Daytona 500 wygrał w 1964 roku, dwa lata po fatalnym wypadku Lee, po którym wycofał się ze sportowej kariery. W 1967 roku Richard wygrał 27 z 48 wyścigów, w których wziął udział. W latach 70-tych łupem Petty'ego czterokrotnie został wyścig Daytona 500 oraz pięciokrotnie Winston Cups. Ostatnie, 200 (!) zwycięstwo odnotował w 1984 roku podczas wyścigu Firecracker 400, dwa dni po swoich 47 urodzinach. Richard Petty po raz ostatni pokazał się na torze (jako kierowca) w 1992 roku podczas Hooters 500 – wyścigu numer 1184 w jego 35-letniej karierze. Wspomniałem wcześniej o 200 zwycięstwach. Trzeba też dodać, że aż 712 razy, czyli w dużo więcej niż połowie startów, Petty minął linię mety w pierwszej dziesiątce zawodników.

WNASCAR-owe ślady Richarda – jakżeby inaczej – podążył jego syn Kyle. W miejscowości Randleman w Północnej Karolinie powstało The Richard Petty Muzeum, a sam kierowca włączony został do Galerii Gwiazd (Hall of Fame). ■



Pomiary zrobione. I co z tego?

TEKST I ZDJĘCIE: MIROSLAW RUTKOWSKI

Od stycznia fotoradary Straży Miejskiej przestały działać i zostały wyłączone. Na zlecenie Instytutu Transportu Samochodowego w obszarze pięciu wyłączonych urządzeń sprawdzono przestrzeganie ograniczenia prędkości.

Na początku kwietnia w trzech punktach w Warszawie oraz w dwóch w Nowym Dworze ustawiono urządzenia automatycznie mierzące ruch pojazdów. W czasie kontroli przez punkty pomiarowe w czasie doby przejechało 228 168 pojazdów. Kierowcy 166 314 aut przekraczali określoną przepisami prędkość jazdy, w tym aż 103 645 więcej niż o 10 km/h. W tych samych punktach, w czasie gdy działały tam urządzenia pomiarowe, Straż Miejska rejestrowała 218 wykroczeń dziennie. Z przeprowadzonych badań można wyciągnąć różne wnioski. Pierwszy, mało odkrywczy, że większość kierowców znacznie przekracza dozwoloną prędkość. To wiemy i bez badań. Drugi to taki, że kierowcy dobrze wiedzą, że radary Straży Miejskich są wyłączone. Trzeci to taki, że z poszanowaniem przepisów prawa nie jest najlepiej, jeśli nie ma restrykcji, większość ma przepisy w... wiadomo.

A przecież stawką jest bezpieczeństwo. Przepisy prawa o ruchu drogowym, a w szczególności ograniczenia prędkości, stworzono po to, aby zmniejszyć ryzyko utraty zdrowia lub życia. Ruch drogowy jest zjawiskiem dynamicznym i ogromnie skomplikowanym. Zachowania ludzi, ograniczenia maszyn, pogoda, ważne wydarzenia polityczne czy sportowe mogą znacząco zmieniać intensywność i charakterystykę ruchu na drogach. Może warto ustalić przyczyny notorycznego łamania przepisów przez kierowców? Może trzeba przyrzeć się szkoleniom? Może jest coś niehalo z organizacją ruchu drogowego? Może prawo jest niedoskonałe? Czy na pewno system fotoradarów jest jedynym sposobem dyscyplinowania użytkowników dróg?

Komunikat ITS o tym, że zlecono badanie przestrzegania ograniczeń w pięciu punktach



i sugestia, że rejestracja wykroczeń za pomocą fotoradarów jest skutecznym zapobieganiem niebezpieczeństwu na drogach jest mocno niewystarczający. Takie wnioski... no cóż, Straż Miejska w każdym mieście, miasteczku i osadzie marzy o powrocie do czesania portfeli kierowców pod pretekstem poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym. ■

**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 Żołądowski

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 okładkach: Rajmund G. Biniszewski, Mirosław Rutkowski



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl