

iauto *polska*

Numer 32, 22 czerwca 2016



Zawsze z wielkim niepokojem oczekujemy wyników. Wyników rywalizacji sportowej, wyników głosowania czy referendum, wyników losowania totolotka... Niekiedy wyniki są zgodne z przewidywaniami, częściej zaskakują. Dramatycznym przykładem są rezultaty ostatniego wyścigu Le Mans. Doba walki zakończyła się awarią na trzy minuty przed metą. Samochód nie wytrzymał trudów 24-godzinnej wyścigu, jak powiedziałem, zabrakło trzech minut. Bardzo współczuję ekipie Toyota.



Trwają futbolowe mistrzostwa Europy, sportowych niespodzianek nie brakowało, tysiące ludzi emocjonowali się i emocjonować będą akcjami, taktyką, grą zespołową i indywidualnymi popisami. A na koniec i tak liczy się wynik.

Co tydzień gdzieś, bliżej czy dalej, organizowane są wyścigi czy rajdy samochodowe. Albo takie sobie pojeżdżawki, dla miłośników samochodów i rywalizacji. Napięcie, z jakim uczestnicy takich imprez czekają na wyniki jest równie wielkie, jak towarzyszące meczom piłkarskim czy legendarnemu Le Mans. Tyle, że emocje dotyczą znacznie mniejszej liczby kibiców i uczestników.

Dlaczego o tym piszę? Bo w istocie najważniejsze są nasze emocje. Zachwyty, gdy uczestniczymy w wielkim wydarzeniu i równie wielkie, gdy osiągamy nieosiągalny - pozornie - cel. Albo gdy trzeba pogodzić się z porażką. Zawsze jednak trzeba pokonać długą drogę, każdy wynik, również ten niekorzystny, wymaga pracy, pomysłu, konsekwencji, i tak dalej. Nawet kiedy z niepokojem oczekujemy wyników losowania totolotka - najpierw trzeba podjąć wysiłek skreślenia liczb. O wykupieniu kuponu można zapomnieć, wynik bowiem jest nietrudny do przewidzenia.

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Prezentacje

Hyundai i20 - str. 4

Ford KA+ - str. 7

Junak NK 125 - str. 21

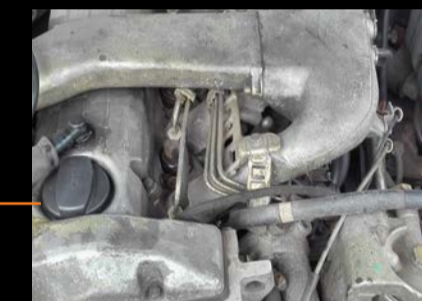


Eksploatacja

Auto przed wakacjami - str. 11

Technologie

Silniki Diesla - str. 14



Kalejdoskop

Kalejdoskop - str. 17



Lektury

Złotówka za rok - str. 19

Sport

Sukces! Gratulacje! - str. 24



Kalendarium

Kalendarium - str. 30

Hyundai i20 1,4 CRDi

Dla każdego



TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Hyundai i20, jeden z najmniejszych modeli koreańskiej firmy. Generalnie nie przepadamy za małymi samochodami, ale ten model miło nas zaskoczył i nie mamy powodów do narzekań. Jako typowo miejskie auto, czyli siatka na zakupy czy transport dla przedszkolaka jest idealny, ale jeżeli postanowimy podróżować i aktywnie wypoczywać również nieźle sobie poradzi.

Ostatnio wśród fanów motoryzacji o i20 było głośno, bo belgijski kierowca Thierry Neuville za kierownicą właśnie i20 wygrał Rajd Sardynii. Oczywiście i20 WRC to zupełnie inny samochód, ale liczy się sukces marki i modelu. To już druga generacja tego modelu (pierwsza zadebiu-

towała w 2008 roku i furory nie zrobiła). Ta obecna jest w modniejszych „szatach”, z nowymi rozwiązaniami technologicznymi i bardziej nowoczesnymi silnikami – nic więc dziwnego, że zyskała uznanie i sympatię nabywców. Hyundai i20 to miejskie auto, ale w tym przypadku nie musimy mieć kompleksów

z powodu posiadania małego samochodu. Czym nas do siebie przekonuje?

Mały Hyundai to auto atrakcyjne stylistycznie, choć bez szaleństw i ekstrawagancji. Duże, wysoko umieszczone lampy wykonane w technologii LED i charakterystyczny wlot powietrza do chłodnicy spr-

wiają wrażenie uśmiechniętej twarzy, która zdaje się mówić: „Ja wam pokażę”. Tak, to auto zdecydowanie ma charakter.

Ten model Hyundai zdobył popularność nie tylko atrakcyjną linią nadwozia. Przeronności i funkcjonalności wnętrza mogą mu pozazdrościć konkurenci i my także jesteśmy pod wrażeniem. Jest sporo miejsca nad głową, z tyłu mali pasażerowie np. dzieci również nie będą narzekać na brak przestrzeni. Tylną kanapę da się łatwo złożyć (jest dzielona asymetrycznie). Takim autem wygodnie mogą podróżować cztery osoby, (pojazd zarejestrowany jest jako pięcioosobowy). Duże przeszkłone powierzchnie zapewniają dobrą widoczność. Deska rozdzielcza jest czytelna, logiczna, z wyrazistymi otworami nawiewów powietrza.

Jest trochę plastikowo, ale za to kolorowo. Kierownica obszyta miękką skórą ma przyciski do sterowania radiem, telefonem, tempomatem i ogranicznikiem prędkości a dwa gniazda 12V podświetlone niebieskim światłem mogą zasilić sprzęt do mocy 180W. Nie zapomniano również o wyjściach: USB i AUX. Fotele kierowcy i pasażera są wygodne, a spore jak na takie auto lusterka boczne zapewniają lepszą widoczność. Duże, szeroko otwierające się tylne drzwi i sporo miejsca na tylnej kanapie sprawiają, że wkładanie fotelika dziecięcego na tylne siedzenie nie wymaga wysiłku. Pojemność bagażnika 326 l to nieźle jak na rodzinny wyjazd na wakacje, ale sporo na krótkie wyjazdy: można zapakować np. wózek dziecięcy lub mały rowerek (wózek dzie-

cięcy mieści się w bagażniku bez konieczności rozbierania go na części). Po złożeniu oparcia tylnej kanapy przestrzeń bagażową możemy powiększyć aż 1042 l. Pod podłogą jest jeszcze niewielki schowek, a w standardzie siatka mocująca zakupy lub niewielkie przedmioty.

Miło jest podróżować ze świadomością, że konstruktorzy i20 zadbali o bezpieczeństwo. Struktura nadwozia, strefy kontrolowanego zgniotu, sztywna kabina pasażerska skutecznie chronią przed wypadkiem. Do wyposażenia standardowego należy sześć poduszek powietrznych i kurtyn, aktywne zagłówki, napinacze przednich pasów bezpieczeństwa, najnowszej generacji układ ABS, układ kontroli stabilności ESP oraz elektroniczny układ rozdziału siły hamowania EBD. I20 posiada →





rzadko stosowane w autach segmentu B rozwiązanie czyli system doświetlania zakrętów.

Pod maską „naszego” auta pracował silnik wysokoprężny CRDi o pojemności 1,4 l i mocy 90 KM osiąganą przy 4000 obr./min. Hyundai wyposażony w tę jednostkę napędową osiągnięci nie zaimponuje, ale nie o to przecież chodzi nabywcy tego auta. Z silnikiem współpracuje sześciostopniowa manualna przekładnia o bardzo długich przełożeniach. Praca silnika jest we wnętrzu samochodu

mało dokuczliwa, a oddziaływanie napędu na układ kierowniczy prawie nieodczuwalne. Co prawda dynamika małego Hyundaia nie zachwyca, ale rekompensują to rzadkie wizyty na stacji benzynowej – mały Hyundai jest naprawdę bardzo oszczędny. Średnie zużycie paliwa, jak wynika z naszych obliczeń, wynosi około 6,0 l/100 km (producent podaje zużycie w cyklu mieszanym 4,3 l na 100 km). To niezły wynik. Szeroki rozstaw osi oraz kół oraz usztywnione zawieszenie sprawi, że i20

prowadzi się stabilnie i pewnie. Tylko na poprzecznych nierównościach czasem podskakuje, ale taki już urok niewielkich aut miejskich. Natomiast dzięki precyzyjnemu wspomaganie układu kierowniczego i niewielkiemu promieniowi skrętu, na wąskich i zatłoczonych ulicach bez trudu wykonujemy najbardziej karkołomne manewry.

I20 występuje w wielu wersjach wyposażenia oraz dwóch wersjach nadwoziowych. Możemy wybierać pomiędzy wersją 3- i 5-drzwiową, a także 5-drzwiowym hatchbackiem stylizowanym na crossovera.

I20 to auto atrakcyjne stylistycznie, z poprawnym zawieszeniem, oszczędnym silnikiem, przestronną kabiną, estetycznie wykończonym wnętrzem i wieloma, funkcjonalnymi rozwiązaniami. To dobra propozycja dla tych, którym nie zależy na sportowej jeździe, a chcą mieć nowoczesne auto miejskie, które w razie potrzeby można wykorzystywać jako rodzinne. Najtańsza wersja i20 kosztuje około 40 tys. zł, natomiast „nasza”, testowa, bogato wyposażona, to wydatek około 60 tys. ■



KA+ podejmuje wyzwanie



TEKST: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Do europejskich salonów Forda trafi niedługo KA+ - nowa, nieco powiększona wersja najmniejszego modelu w ofercie tego producenta.

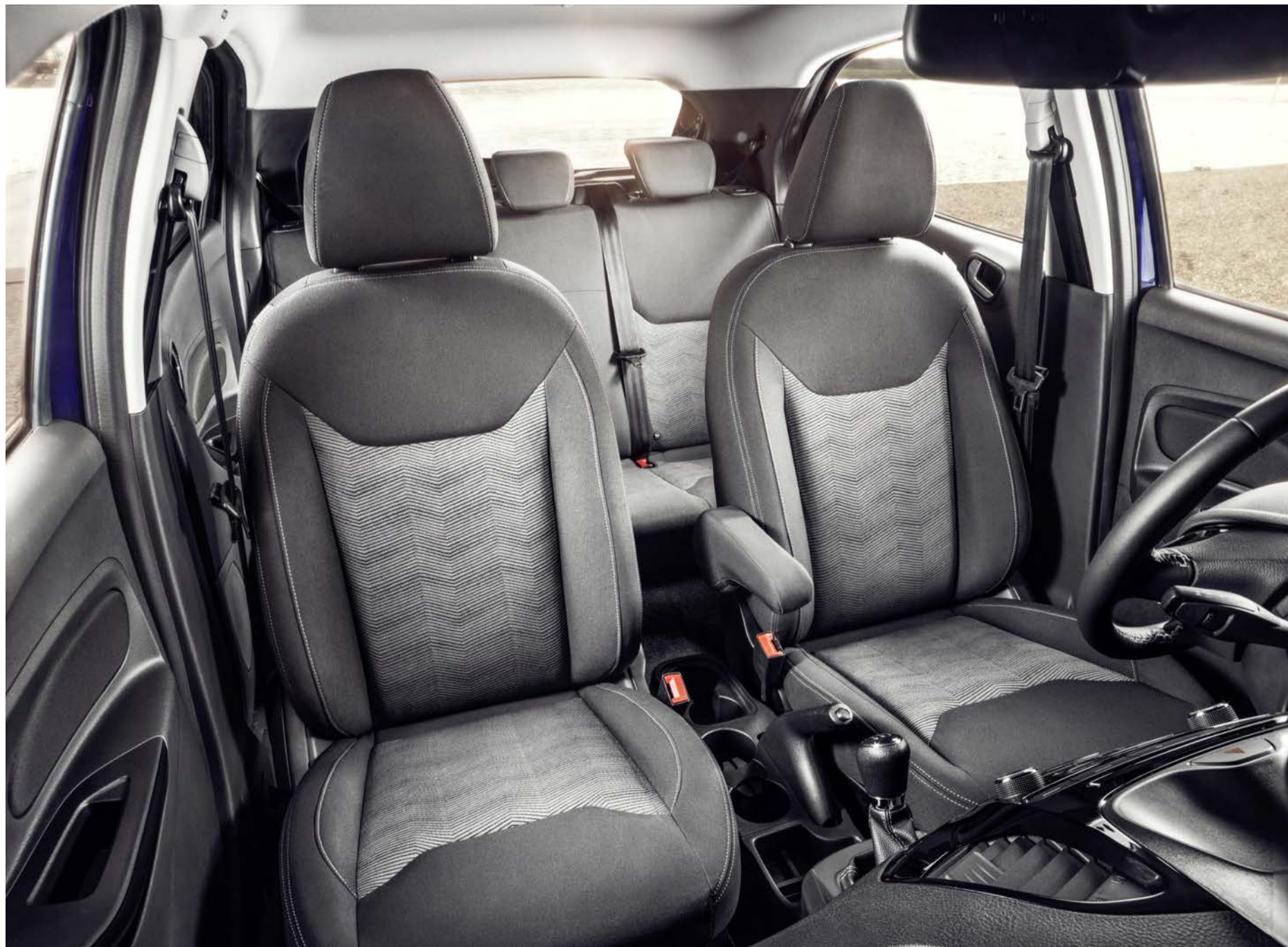
Samochód ma stać się konkurencją w segmencie niewielkich, stosunkowo tanich pojazdów, jak Dacia Sandero czy Kia Rio. Ford nie zamierza jednak konkurować niską ceną auta, a jego bogatym, standardowym wyposażeniem. Badania rynkowe są

jednoznaczne: w Europie szybko rośnie sprzedaż samochodów właśnie w tym segmencie.

W całej swojej historii Ford często oferował niewielkie, przystępne cenowo auta, które były praktyczne, ekonomiczne i dawały dużą radość z jazdy. Ford KA+ kontynuuje tę tradycję.

- powiedział Jim Farley, wiceprezes wykonawczy i prezes, Europa, Środkowy Wschód i Afryka, Ford Motor Company.

Bazą KA+ jest ta sama płyta podłogowa, co w Fieście czy B-Max, a więc wymiary tych modeli są bardzo podobne. ➔➔



KA+ jest tylko odrobinę krótszy (3929 mm) od Fiesty, ale z kolei wyższy (1524 mm). Mimo wszystko konstruktorom udało się tak zaprojektować tego 5-osobowego hatchbacka, iż w swojej klasie wielkościowej daje od pasażerom z tyłu najwięcej miejsca na nogi (rozstaw osi 2489 mm). (Na niektórych rynkach auto będzie oferowane także jako 4-drzwiowy sedan). Projektanci postawili w tym aucie przede wszystkim na wygodę oraz praktyczność. Jest więc stosunkowo duży bagażnik o pojemności 270 litrów (co najmniej dwie duże walizki) oraz 21 różnych schowków. Do dyspozycji pasażerów jest stacja dokująca MyFord Dock, która pozwala na zamocowanie i naładowanie

przenośnych urządzeń, jak telefony komórkowe czy systemy nawigacji satelitarnej. Na krańcu deski rozdzielczej umieszczono także ukryty schowek na cenne przedmioty, który można otworzyć jedynie po otwarciu drzwi kierowcy. Wykończenie wnętrza KA+ nie jest luksusowe, ale bardzo praktyczne, z użyciem odpornych na zużycie materiałów tapicerskich. Całość uzupełniają eleganckie chromowane akcenty dekoracyjne umieszczone w strategicznych miejscach, jak klamki wewnętrzne drzwi, pokrętła w konsoli centralnej czy dysze nawiewów.

W nowym Fordzie zaproponowano bardzo skromną grę silników. Jest to nowa, wydajna jednostkę benzynową 1,2 litra

Duratec, dostępna w wersjach o mocy 70 oraz 85 KM. Mimo stosunkowo dużej różnicy mocy producent zapewnia, że praktycznie nie ma różnicy w zużyciu paliwa, które wynosi ok. 4,9 l/100 km. Niskie zużycie paliwa to zasługa optymalnej kalibracji silnika, a także zastosowania oleju silnikowego o właściwościach zmniejszających tarcie wewnętrzne oraz systemu odzyskiwania energii, który oszczędza paliwo poprzez utrzymanie odpowiedniego poziomu naładowania akumulatora, przechwytyjąc „darmową” energię elektryczną w momencie, gdy auto hamuje lub swobodnie się toczy.

Oczywiście, nie należy spodziewać się przy tym silniku →→



sportowych osiągnięć (bo i nie takie jest założenie producenta). Mocniejsza jednostka pozwoli osiągnąć „setkę” w ok. 13,6 sek i rozpędzić 1000-kilogramowe auto do prędkości maksymalnej prawie 170 km/godz (co i tak jest zupełnie wystarczające nawet na autostradzie). Pewną rekompensatą jest – tradycyjnie już w modelach Forda – znakomicie zestrojone zawieszenie.

KA+ w mocniejszej wersji jest wyposażony m.in. w - opracowany przez Forda - system multimedialny SYNC z układem AppLink, który umożliwia głosowe sterowanie wieloma aplikacjami na smartfona. Posiada także system inteligentnego kluczyka MyKey, który pozwala na zaprogramowanie maksymalnej dozwolonej prędkości jazdy i maksymalnego poziomu gło-

śności zestawu audio, a także uniemożliwia dezaktywację systemów bezpieczeństwa (a więc jest to świetne rozwiązanie, gdy oddajemy auto w użytkowanie kierowcy z bardzo małym doświadczeniem). Ponadto – już w opcji – przewidziano szereg dodatków, jak klimatyzacja automatyczna, skórzana kierownica, tempomat, podgrzewane przednie fotele, system audio DAB, tylnie czujniki parkowania, elektrycznie sterowane tylne szyby, podgrzewane i elektrycznie składane lusterka zewnętrzne, przyciemniane szyby oraz 15-calowe obręcze aluminiowe.

Natomiast wszystkie wersje KA+ oferują w standardzie m.in. elektrycznie sterowane przednie szyby i lusterka zewnętrzne, centralny zamek z pilotem, system bezpieczeństwa z sześcioma

poduszkami powietrznymi, układ ESC z systemem Hill Start Assist, ogranicznik prędkości Speed Limiter oraz system Ford Easy Fuel. Tak, tak... w standardzie niewielkiego, taniego auta są już „gadżety”, które jeszcze kilka lat temu były dostępne jako opcja w samochodach klasy co najmniej średniej...

Wybór samochodu kompaktowego nie powinien wiązać się z kompromisami - powiedział Darren Palmer, dyrektor ds. niewielkich samochodów w Ford of Europe. Nasz nowy Ford KA+ utrzymuje wysokie standardy wyznaczone przez modele Fiesta, B-MAX i EcoSport, oferując stylowe rozwiązania, przestronne wnętrza, zaawansowane technologie i wysoki komfort, jakiego oczekują klienci z Europy. ■

Auto przed wakacjami

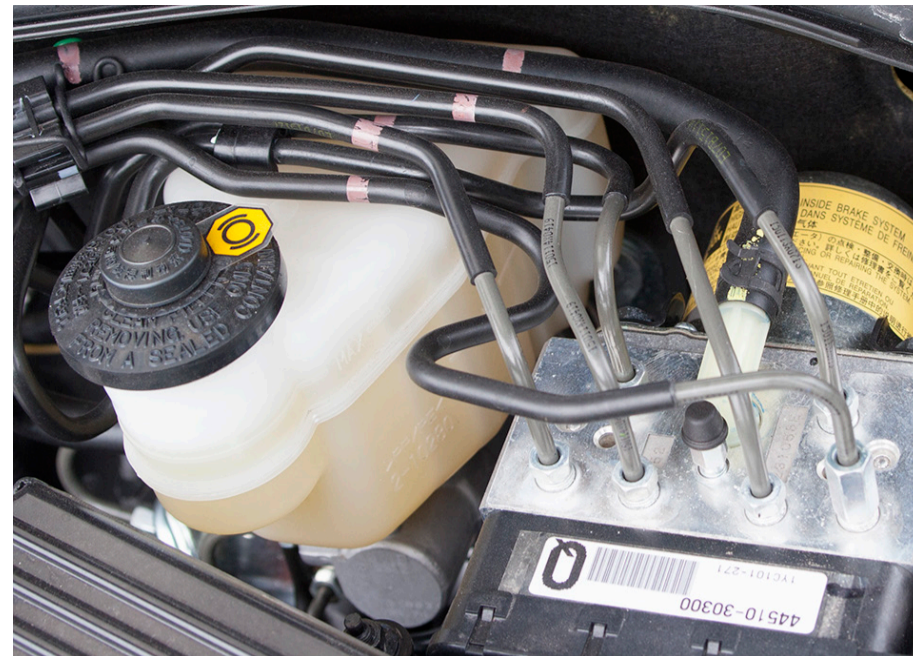
TEKST I ZDJĘCIA: MIROŚLAW RUTKOWSKI

Dwa tygodnie temu pisaliśmy o hamulcach, dziś wracamy do sprawy. A raczej do czegoś, co dla sprawności hamulców ma znaczenie zasadnicze. To coś, to płyn hamulcowy.



Kiedy zapytałem sąsiada o to, kiedy wymienił płyn hamulcowy w swoim samochodzie, spojrzał na mnie zdziwiony. Dlaczego miałby wymieniać płyn hamulcowy, skoro w komorze pod samochodem ani w silniku nie widać żadnych wycieków, a hamulce działają sprawnie? A dlaczego pytam?

Pytam dlatego, że wiem, iż sąsiad wybiera się na wakacje do Chorwacji, a front burzowy, który przeszedł przez Polskę spowodował dużą wilgotność powietrza. Jako że płyn hamulcowy jest mocno higroskopijny, to w miarę zwiększania się zawartości w nim wody jego temperatura wrzenia bardzo spada. A to może być po prostu →→



śmiertelnie niebezpieczne. Zwłaszcza w upały, zwłaszcza w górach.

W codziennej, miejskiej eksploatacji nie temperatura układu hamulcowego nie osiąga wartości krytycznych i szanse na zagotowanie płynu hamulcowego nie są duże. Co innego w trasie, kiedy zjeżdżamy z górskich serpentyn – hamowanie, nawrót, hamowanie, nawrót, hamowanie... w pewnym momencie pedał hamulca robi się „gumowy”, a samochód nie zmniejsza prędkości. Kilukrotne naciśnięcie pedału przywraca jako takie działanie hamulców, trzeba się zatrzymać i poczekać, aż temperatura spadnie i układ hydrauliczny znów zacznie działać sprawnie. Do kolejnego zagotowania...

Na wyposażeniu warsztatów samochodowych powinien być miernik stopnia zawilgocenia płynu hamulcowego oraz urządzenie do jego wymiany. Urządzenie takie pozwala na szybką wymianę płynu hamulcowego i całkowite odpowietrzenie układu. Teoretycznie płyn można wymienić samodzielnie,

nie, jest to jednak czynność nie tylko czasochłonna, ale też wymagająca dużej staranności. No i, praktycznie, możliwa jest tylko w samochodach starszych, bez lub z bardzo prostym układem ABS. We współczesnych samochodach zapowietrzenie czujników ABS może spowodować nie tylko niesprawne działanie układu zapobiegającego blokowaniu kół w czasie hamowania, ale „ogłupienie” oprogramowania odpowiedzialnego za adaptację zawieszenia, układ przeciwoślizgowy czy zakłócenie systemu pozwalającego na wybór trybów jazdy. Teoria mówi, że program komputerowy powinien wybrać tryb awaryjny i informować kierowcę o konieczności odwiedzenia serwisu. Nie polecamy sprawdzania, czy teoria sprawdzi się w praktyce, dla

tego zalecamy kontrolę i ewentualną wymianę płynu hamulcowego w przygotowanym do tego warsztacie. ■



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/

Silniki Diesla cz. 1

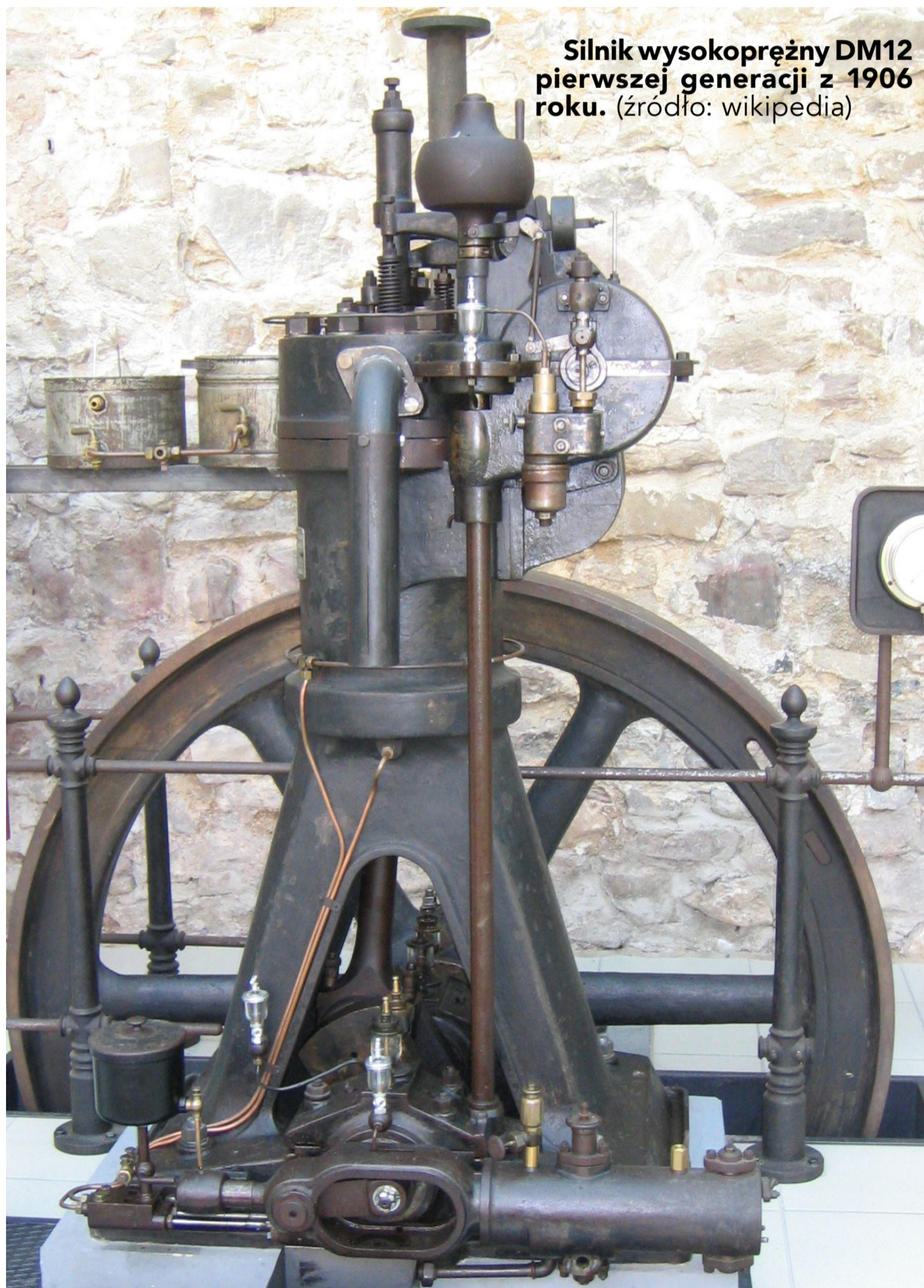
AUTOR: MARIUSZ LEŚNIEWSKI.
ZDJĘCIA I ILUSTRACJE: MARIUSZ LEŚNIEWSKI.

Dokładnie 80 lat temu silnik wysokoprężny trafił pod maskę Mercedesa 260 D, co zapoczątkowało montaż tego typu jednostek w samochodach osobowych. Współczesne diesle, poza nazwą, w niczym nie przypominają swych protoplastów i kolejne nowoczesne konstrukcje pozwalają zapomnieć o niemal wszystkich wadach „ropniaków”- choć... nie tak do końca.

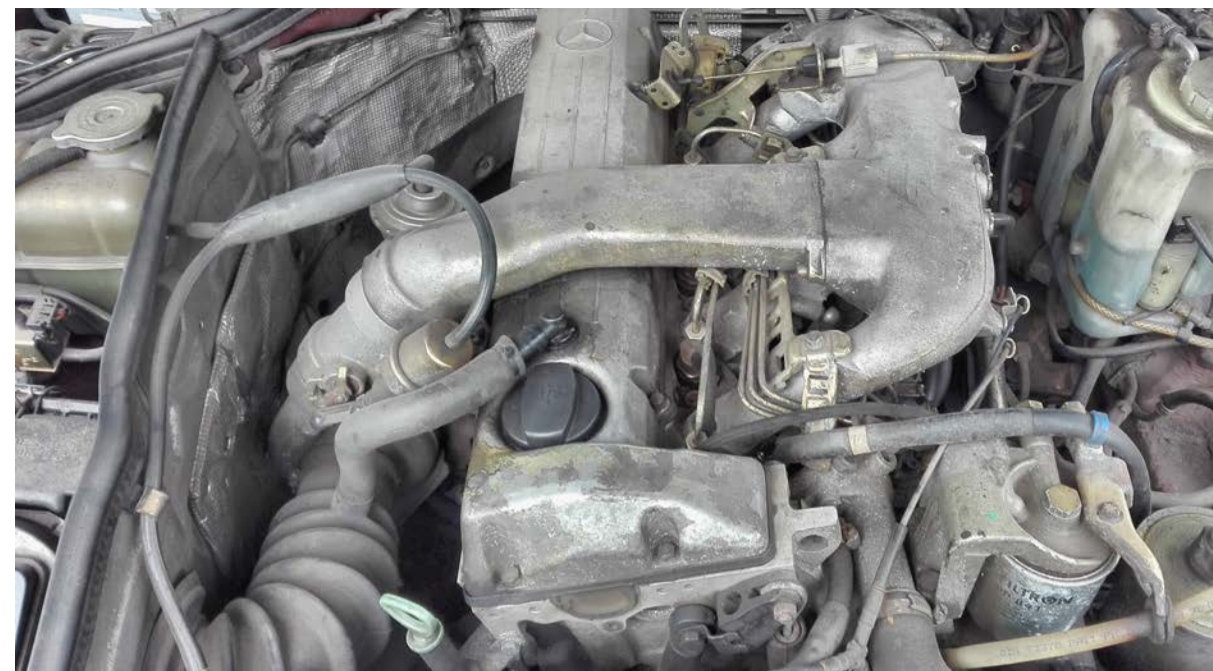
U schyłku XIX wieku, w 1893 roku, niemiecki konstruktor Rudolf Diesel przedstawił patent na ekonomiczny silnik cieplny mający zastąpić silniki parowe jak i inne silniki o spalaniu wewnętrznym. W ciągu tego czasu silniki Diesla przeszły niebywałą ewolucję technologiczną, pozwalającą na redukcję hałasu, obniżenie poziomu zanieczyszczeń jak i zwiększenie ich mocy.

Koniec wieku pary

Pierwszy pracujący egzemplarz zaprezentował w Paryżu w 1897 roku, gdzie jego dwucylindrowy silnik o zapłonie samoczynnym zdobył nagrodę Grand Prix. Rozpoczęła się era silników wysokoprężnych, które z nadejściem XX wieku stopniowo wypierały silniki parowe. Początkowo jednostki wysoko-
prężne z uwagi na swoje gabaryty znajdowały powszechne zastosowanie w przemyśle, później dopracowanie poszczególnych elementów, jak i modyfikacje układów zasilania, pozwoliły na ekspansję diesli do napędu statków, czołgów, maszyn rolniczych i ciężarówek, a od lat 30-tych ubiegłego wieku zaczęły



Silnik wysokoprężny DM12 pierwszej generacji z 1906 roku. (źródło: wikipedia)



Mercedes W124, klasyka gatunku - turbodoładowana, pięciocylindrowa jednostka o mocy 126 KM czyli niemiecki sposób na diesla u schyłku lat 80. ubiegłego wieku.

śnie dokładne rozpylenie paliwa za pośrednictwem wtryskiwacza pod możliwie dużym ciśnieniem spędzało sen z powiek inżynierom przez dziesiątki lat. Charakterystyczna twarda i głośna praca silnika wysokoprężnego (tzw. „klekot”) to, w dużym uproszczeniu, efekt nieprecyzyjnej pracy układu wtryskowego. Diesle na początku lat 60-tych ubiegłego wieku zaczęły wyposażać w tłoczkowe, rozdzielaczowe pompy wtryskowe (niemieckiego Boscha), które były w stanie generować ciśnienia wtrysku rzędu 200-300 barów. Układy zasilania z biegiem czasu nieznacznie ewoluowały, wciąż jednak to paliwo pod ciśnieniem dostarczanym przez pompę wtryskową „otwierało” wtryskiwacze umieszczone w głowicy. Nie wpłynęło to znacząco na poprawę kultury pracy silnika wysokoprężnego. Wtrysk paliwa był wtryskiem pośrednim do komory wstępnej, co w niewielkim stopniu przyczyniło się do zmniejszenia drgań silnika. Konstrukcje z lat 70. jak i 80-tych uznawane są do dnia dzisiejszego za bardzo wytrzymałe z uwagi na większą

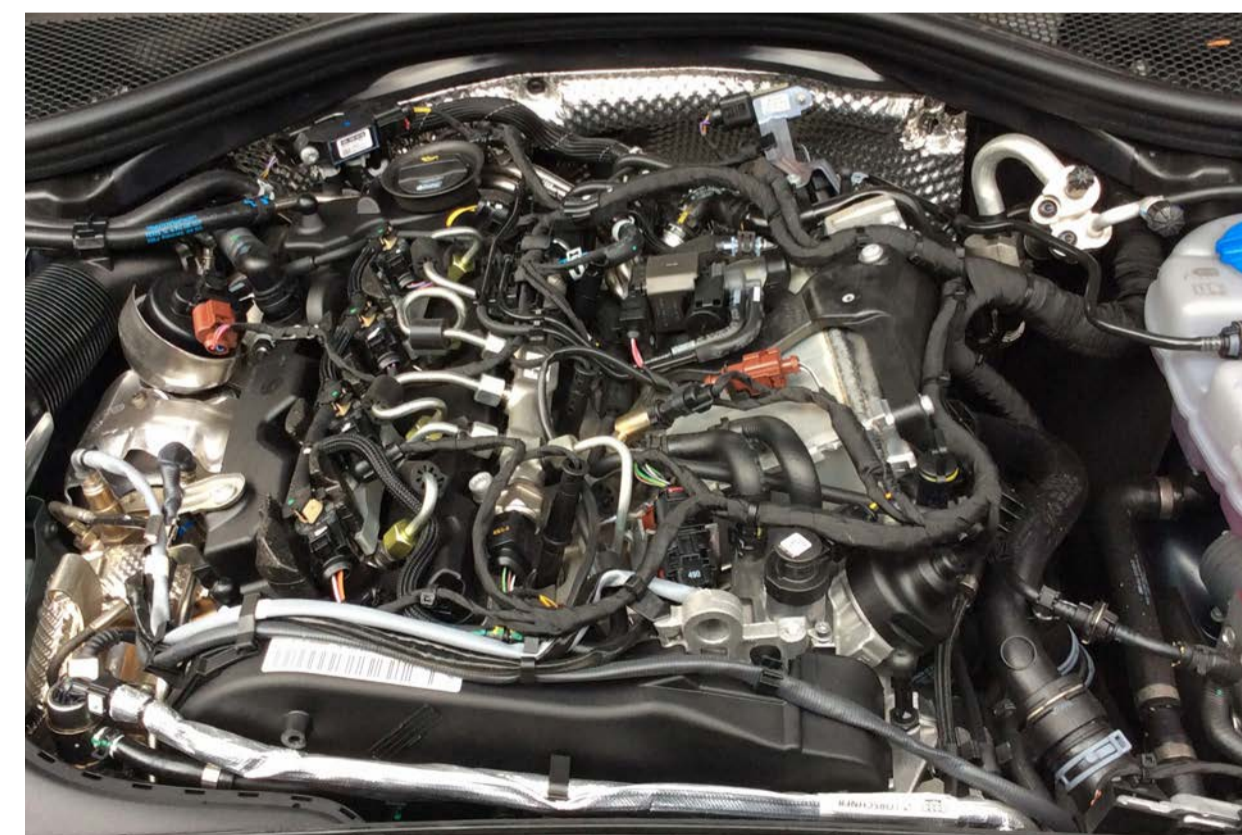
tolerancję co do jakości paliwa. Przebiegi które potrafiły osiągać silniki diesla niejednokrotnie przekraczały milion kilometrów, lecz pod uwagę należy wziąć ich niezbyt skomplikowaną budowę oraz brak elektroniki.

Trochę teorii

Pamiętajmy że silnik wysokoprężny nie posiada typowej przepustnicy (praktycznie niezbędnej w silniku o zapłonie

iskrowym), więc nie występują w nim straty dławienia przepływu. Dodatkowo sprężane jest w nim czyste powietrze aż do temperatury pozwalającej na zapłon paliwa poprzez jego wysokociśnieniowy wtrysk. Podczas suwu pracy ciśnienie spalania jest praktycznie stałe i przebiega wolniej aniżeli w „benzyniaku”. Stopień sprężania jest znacznie większy niż w silniku o zapłonie iskrowym, co w połączeniu z wymienionymi cechami wpływa na jego wyższą sprawność. Kolejną zaletą diesla jest dobra współpraca z turbosprężarką (dzięki niższej temperaturze spalin aniżeli w silniku benzynowym, turbina jest mniej podatna na awarie), gdyż brak typowej przepustnicy wpływa na szybką reakcję turbiny niwelując zjawisko opóźnienia.

Inżynierowie od dawna zdawali sobie sprawę z tych faktów, jednak potrzebna była realna technologia mogąca udoskonalić wizję Rudolfa Diesla. O tym opowiem w kolejnych numerach iAuto. ▣



Audi A6 2016 r dwulitrowy czterocylindrowy turbodiesel w technologii ultra (moc 190 KM), jak widać trudno jest już znaleźć podspół do którego nie docierają przewody instalacji elektrycznej.

7 polskich drużyn na Shell Eco-marathon



Energooszczędne pojazdy, zaprojektowane i zbudowane przez studentów, zaprezentują swoje możliwości na torze mierzącym 2240 m, wyznaczonym wokół Olimpijskiego Parku im. Królowej Elżbiety w Londynie. Drużyny będą miały 43 minuty na pokonanie jak najdłuższej trasy na ekwiwalencie 1 l paliwa.

Polacy są obecni w europejskiej edycji Shell Eco-marathon od 2006 roku. W pierwszych zawodach wziął udział jeden zespół - reprezentanci ze Studenckiego Koła Aerodynamiki Pojazdów (SKAP 2) przy Politechnice Warszawskiej. Na przestrzeni lat do drużyny ze stolicy dołączyły zespoły z Gliwic, Gdańska, Krosna, Lublina i Łodzi.

W tegorocznej edycji Politechnikę Warszawską będą reprezentowały dwie drużyny, wspomniany SKAP 2 oraz Green Arrow. Politechnika Lubelska, biorąca udział w zawodach od 2010 roku, pojawi się z załogą ELVIC TEAM. Po raz trzeci ambasadorem z Pomorza będzie drużyna Hydrogen-Car PG z Politechniki Gdańskiej. Z kolei obecna

w konkursie od 2012 roku Politechnika Śląska będzie reprezentowana przez studentów z ekipy Smart Power Urban. Przedstawicielem Politechniki Łódzkiej (udział w konkursie od 2013 roku) jest zespół Iron Warriors. Tegorocznym debiutantem jest drużyna Rotor z Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej w Krośnie.

Do udziału w zawodach Shell Eco-marathon Europe 2016 polskie zespoły przygotowały siedem futurystycznych pojazdów, cztery w kategorii Prototype, w której konstruktorzy koncentrują się na jak największej efektywności zużycia paliwa oraz trzy w UrbanConcept, gdzie poza efektywnością ważne jest też praktyczne wzornictwo i wygoda pasażerów.

Udział polskich zespołów w zawodach Shell Eco-marathon 2016, zaplanowanych na dni 30.06 - 3.07.2016 r. w Londynie, został objęty honorowym patronatem Ministerstwa Rozwoju oraz Wicyprezydenta Rady Ministrów, Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego Pana Jarosława Gowina. ■

Technologiczny park rozrywki Hyundai'a

Koncern Hyundai przedstawił zewnętrzny projekt najnowszego centrum promocji marki - Hyundai Motorstudio - które oficjalnie zostanie otwarte na początku 2017 roku w mieście Goyang. Będzie to największa tego typu przestrzeń wystawiennicza w Korei.

Odwiedzający centrum będą mogli poznać bliżej zarówno świat motoryzacji, jak również



Każde studio działa w oparciu o inny temat przewodni - seulskie jest przestrzenią umożliwiającą poznanie marki poprzez kulturę i sztukę, podczas gdy w centrum w Goyang będzie można doświadczyć prawdziwego „piękna motoryzacji”. Z założenia centrum ma być miejscem chętnie odwiedzanym przez rodziny z dziećmi i młodych ludzi szukających rozrywki, bazującej na koncepcji parków tematycznych.

Budynek, zaprojektowany został przez światowej sławy, austriacką firmę architektoniczną DMAA (Delugan Meissl Associated Architects). Jego powierzchnia wynosi 16 719m² i składa się z czternastu pięter - dziesięciu kondygnacji naziemnych oraz czterech podziemnych. Kolejne centrum Hyundai Motorstudio powstanie w Pekinie. (m. rz.)

uczestniczyć w aktywnościach kulturalnych, co pozostaje spójne z dewizą marki - związania się z klientami nie tylko w aspekcie mobilności, ale także towarzyszenia im w innych aspektach życia. Hyundai Motorstudio Goyang zlokalizowane jest w odległości 30 minut od Seulu.

Jest to już trzeci taki obiekt Hyundai'a, obok uruchomionego w 2015 roku Hyundai Motorstudio w Moskwie i w 2014 roku w Seulu, w których Klienci mają okazję „odkrywać” motoryzację w nowoczesny sposób, poprzez innowacyjne wystawy i programy.

Hyundai w Tour de Pologne

Na Placu Teatralnym w Warszawie odbyło się uroczyste przekazanie floty 57. samochodów Hyundai przeznaczonych dla

organizatora 73. Tour de Pologne. Uroczystość poprzedziła konferencja prasowa w Teatrze Wielkim połączona z prezentacją pierwszego etapu 73. Tour de Pologne. Wyścig rozgrywany

pod hasłem „Szlakiem historii” uroczystość rozpocznie się 12 lipca w Radzyminie. Stamtąd kolarze przejadą do Warszawy, gdzie pokonają osiem rund. Trasa prowadzi najpiękniej- ➔➔



Tour de Pologne w Warszawie. W tym roku Hyundai został Oficjalnym Sponsorem Wyścigu i klasyfikacji Najlepszy Sprinter. Flota samochodów liczy 57 samochodów, a w jej skład wchodzi modele Tucson, i40, H350, Santa Fe oraz Genesis. Są to nie tylko samochody biorące udział w samym wyścigu, towarzyszące kolarzom na trasie przejazdu, ale także lekkie samochody dostawcze służące

choćby do transportu niezbędnego sprzętu i wyposażenia. Do dyspozycji organizatorów jest także luksusowa limuzyna Genesis.

Hyundai jest także fundatorem nagrody głównej – zwycięzca 73. Tour de Pologne UCI World Tour stanie się posiadaczem samochodu Hyundai Tucson, a zwyciężczyni Tour de Pologne Women otrzyma model Elantra. (m. r.)



szymi ulicami stolicy, między innymi Nowym Światem, Krakowskim Przedmieściem, Alejami Ujazdowskimi, Belwederką, Książęcą, Karową.

Po konferencji prasowej, na Placu Teatralnym odbyła się prezentacja i przekazanie floty samochodowej Hyundai, a dziennikarze mieli możliwość przejechania trasą rundy

Radiowozy z drugiego końca świata

Do Peru płynie statek wiozący 400 sztuk samochodów SsangYong Rexton W, które wykorzystywać w swojej pracy będzie peruwiańska... policja. Łącznie, do września tego roku, SsangYong dostarczy 2108 sztuk tych samochodów, co jest największym kontraktem eksportowym samochodów wyspecjalizowanych w historii tego producenta.

Dostarczany model posiada napęd 4WD oraz silnik benzynowy o pojemności 3,2 l. W jego wyposażeniu znalazły się m.in.

kuloodporne szyby, nowoczesny reflektor, światło ostrzegawcze najnowszej generacji, kamera z automatyczną identyfikacją numerów rejestracyjnych, skaner linii papilarnych oraz wiele innych najnowocześniejszych, specjalistycznych urządzeń elektronicznych.

Rząd Peru, wybierając Rextona W wziął pod uwagę, że auta te sprawdziły się w służbie kore-

ańskiej policji, rządowych biur oraz żandarmerii wojskowej sił zbrojnych USA stacjonujących w Korei. Model został oceniony jako najlepszy radiowóz, który sprawdzi się w peruwiańskich Andach. (m. rz.)



Złotówka za rok

TEKST: MIROSLAW RUTKOWSKI

Samochód ma już ponad sto lat. Są tacy, którzy wiedzą, że ma ich znacznie więcej. Ile? W grubych księgach opisujących motoryzację, jako datę narodzin samochodu podaje się słynną podróż pani Berthy Benz. Udało jej się z dwóch powodów; nie wiedziała co czyni i jak już się wpakowała w tę awanturę, wykazała się nadzwyczajnym hartem ducha i ciała, uporem i pomysłowością.

Długi rządęk książek dotyczących samochodów uzupełniła ostatnio publikacja zatytułowana AutoRok 1900-2000. Ni to książka, ni to album, ni to magazyn ilustrowany, a może wszystko po trochu? Ponad 500 stron, mnóstwo fotografii, dobry, kredowy papier – jak w albumie. Ale całość złożona jak bardzo gruby magazyn ilustrowany, miękka, lakierowana okładka podkreśla charakter magazynu, a nie książki. To tylko forma, może się podobać, albo nie, tak naprawdę nie ma więk-

szego znaczenia. W istocie najważniejsza jest treść. A ta jest bardzo atrakcyjna. Oczywiście najważniejsze są tu samochody, które zdaniem Autora, powinny być zauważone, jako ważne w ubiegłym wieku. Wojciech Sierpowski, dziennikarz zajmujący się motoryzacją od wielu lat, tak pisze we wstępie do opowieści o wieku samochodów:

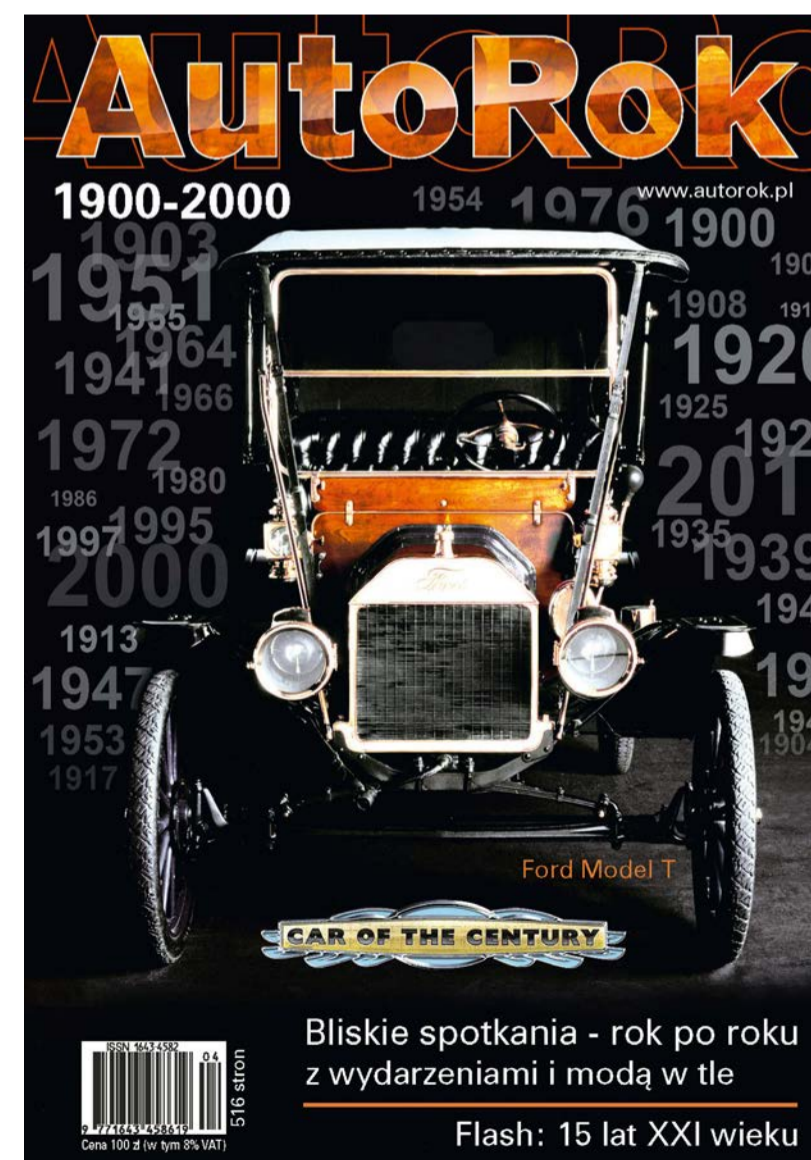
Mimo tak wielu stron nie ma tu wszystkich samochodów, ale są te najważniejsze, bądź najpiękniejsze, czasem niezwykle bądź perełki, bez których motoryzacja stałaby się bardziej szara. Staraliśmy się zmieścić pierwsze generacje aut, bądź te najbardziej postępowe. Spora

trudnością okazało się ustalenie rocznika, nawet niezbyt odległego okresu, bo raz jest to pierwsza zapowiedź nowego modelu, w innym przypadku salonowy debiut, a niekiedy pojawienie się na rynku. Nawet jeśli występują rozbieżności (plus-minus jeden rok), to i tak ważniejszy wydaje się fakt zestawienia modeli i wydarzeń latami. Taka konfrontacja wywołuje zupełnie nowe skojarzenia.

Opowiadając o samochodach przywoływane są ważne wydarzenia dla świata, ciekawostki, sensacje i nowinki kolejnych lat.

Do współpracy przy tworzeniu tego kompendium wiedzy Wojciech Sierpowski zaprosił Roberta Przybylskiego, Danutę Walewską, Andrzeja Glajzera i Michała Kija. Powstała fascynująca opowieść o światowej motoryzacji, która raczej nie sprawdzi się jako wakacyjna lektura, ale na półce każdego miłośnika starej i nowej motoryzacji powinna się znaleźć.

AutoRok 1900-2000 kosztuje 100 złotych. Wychodzi złotówka za każdy rok stulecia, które bez wątpienia nazwać można stuleciem samochodu. Ta publikacja jest tego najlepszym dowodem.



Nissan się bawi

OPRACOWAŁ: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: NISSAN

Inżynierowie Nissana w wolnych chwilach zamiast popijać piwo i oglądać zawody sumo kombinują, co by tu jeszcze zaprojektować. No i wykombinowali zaawansowanego technologicznie i bardzo szybkiego drona. Nazwali go GT-R i wystawili do wyścigu z samochodem.

W rzeczywistości dron został zbudowany w celu sfilmowania nowego Nissana GT-R z roku modelowego 2017 na torze. W urządzeniu tym – podobnie jak w samochodzie – zastosowano najnowocześniejsze rozwiązania techniczne poprawiające osiągi.

Dron GT-R został zaprojektowany przez zwycięzcę mistrzostw World Drone Prix, firmę Tornado XBlades Racing. Dzięki specjalnej konfiguracji wyścigowej i czaszy o niskim współczynniku oporu powietrza może on rozwinąć prędkość 100 km/h ze startu zatrzymanego w zaledwie 1,3 sekundy.

W ramach prezentacji możliwości obydwu maszyn dron GT-R stanął do wyścigu z supersamochodem na wymagającym torze Silverstone.

Zarówno w dronie, jak i w samochodzie zastosowano unikatowe rozwiązania techniczne i konstrukcyjne, pozwalające uzyskać maksymalne osiągi na prostej i w zakrętach. W Nissanie GT-R moc z 24-zaworowego silnika V6 o pojemności 3,8 litra, z podwójnym turbodoładowaniem, jest przekazywana na wszystkie koła. Dron uzyskuje niesamowite przyspieszenie dzięki czterem śmigłom napędzanym silnikami 2000kV XNova oraz wyścigowej ramie kwadrokoptera Sky-Hero.

Za kierownicą nowego GT-R usiadł kierowca Nissana NISMO Ricardo Sanchez, natomiast drona GT-R pilotował James Bowles, mistrz brytyjskich krajowych wyścigów dronów w 2015 roku. Pojedynek odbył się na specjalnie wytyczonym odcinku toru Silverstone o długości 1,2 mili.

W nowym Nissanie GT-R z roku modelowego 2017 zastosowano największe zmiany od czasu



wprowadzenia na rynek modelu R35 w 2007 roku. O ile zadaniem drona jest utrzymywanie się w powietrzu, o tyle w samochodzie GT-R wprowadzono nowe rozwiązania aerodynamiczne zapewniające mu pewne trzymanie się nawierzchni.

Pod względem przyspieszenia dron początkowo wygrywa z samochodem, ale koła błyskawicznie dorównują tempa śmigłom. Dron rozwija maksymalną prędkość około 185 km/h, natomiast GT-R rozpędza się do 315 km/h.

Niemniej jednak nawet wyjątkowy układ napędu na cztery koła w Nissanie GT-R nie zapewnia samochodowi takiej zwrotności, jaką dysponuje dron, którego średnica zawracania wynosi zaledwie 0,3 metra. Specjalna konfiguracja umożliwia mu także niezwykle precyzyjne i zwinne wykonywanie karkołomnych manewrów.

Pojedynek na torze można obejrzeć tutaj: <https://youtu.be/ARHjF3T7MKI>. Obydwie maszyny można będzie także zobaczyć na Festiwalu Szybkości w Goodwood. ■

Chińczyk z wyższej półki

TEKST I ZDJĘCIA: RAJMUND BINISZEWSKI

W motocyklach z za Wielkiego Muru nie ma znaczenia jakiej jest marki, większe znaczenie ma to w jakiej fabryce został wyprodukowany.

Nie wdając się w szczegóły Junak NK 125 to bez wątpienia motocykl, który już na pierwszy rzut oka wygląda na solidnie wykonaną maszynę. Przełączniki, zestaw wskaźników, dźwignie i cała reszta w niczym nie przypomina tandetnej masówki. Sam motocykl przyyyyyysssppie-sza, skręca, haaaaamuje, adekwatnie do klasy 125 cm³, za to świeci i trąbi podobnie do większych motocykli. Przy pierwszym kontakcie może się wydawać zbyt wąski i kompaktowy, do tego dość wysoko umieszczone podnóżki powodują wrażenie, że motocykl może sprawiać trudności w prowadzeniu. Ale jest to tylko pierwsze wrażenie, po przejechaniu kilkuset metrów wszystko normalnie, a pierwsze wrażenie odchodzi w niepamięć. NK125 syl-



wetką doskonale się wpisuje we współczesne trendy, ostre krawędzie, światła pozycyjne, kierunkowskazy i światło stop ledowe. Zestaw wskaźników jest dość imponujący. Na wyświetla-

czu, oprócz prędkościomierza i obrotomierza, mamy wskaźnik poziomu paliwa, numer aktualnie załączonego biegu, zegarek i wskaźnik ładowania akumulatora. Najfajniejsza jest jednak możliwość zmiany koloru podświetlenia wskaźników. Ogólnie muszę przyznać: motocykl mi się podoba i nie jest dla mnie problemem, że maksymalna komfortowa prędkość podróży to 80 km/h. Właściwie to można by w tym momencie zakończyć tę opowieść, motocykl jest stworzony do miasta, a na pytanie „czy mentalnie jestem gotowy zapłacić za niego 8 tys. zł i nim jeździć do pracy” pozostało bez jednoznacznej odpo-





wiedzi. Może dlatego że posiadam prawo jazdy kategorii A. Zanim zacznę dalszą opowieść muszę tytułem wstępu opowiedzieć o moich dotychczasowych doświadczeniach z silnikami spalinowymi. W latach 70-tych, 80-tych a nawet w 90-tych do zasilania silników spalinowych w mieszankę paliwowo-powietrzną używano się gaźników. Bez specjalnego wchodzenia w szczegóły konstrukcyjne, gaźniki posiadały mechanizm wspomagający uruchamianie zimnego silnika pospolicie zwanym ssaniem. Z reguły była to dźwignia, lub cięgno, którą obsługiwało się ręcznie. Obsługa była bardzo prosta; w tamtych czasach wystarczyło wyciągnąć ssanie mniej więcej do połowy, zakręcić rozrusznikiem i silnik pracował. Przez dziesiątki lat ten system działał co nie oznacza, że współczesne silniki gaźnikowe, choć kopiowane na wzór tych z przed dziesiątkami lat, działają tak samo. I tu wracamy do testowego motocykla. Jest dość rześki poranek. Postępuję zgodnie z procedurą opisaną powyżej, a motocykl nie zapala. Kilka prób z różnymi położeniami dźwigni ssania, nie przynoszą pożądanego efektu w postaci pracującego silnika. Postanowiłem

całkowicie zamknąć ssanie i okazuje się, że przeszkadza mi w tym lustro. Wystarczy poluzować 2 śruby, lekko prze-



sunąć i dźwignia będzie mogła swobodnie dojść do skrajnego położenia. Zobaczmy: w zestawie z motocyklem są narzędzia. Nad siedzeniem kierowcy widać miejsce na kluczyk. Wkładam go tam, przekręcam i próbuję zdjąć część kanapy przeznaczoną dla pasażera. Poduszka się rusza, ale zdjąć się nie daje w żadnym kierunku. Moja ciekawość, do



czego służy ten zamek, z każdą chwilą rośnie. Na pewno nie do zdjęcia kanapy pasażera. Nie wiem jaką logiką kierowali się konstruktorzy, ale to był zamek do zdjęcia kanapy kierowcy. Kanapę pasażera można zdjąć ciągnąc za cięgno znajdujące się pod kanapą kierowcy. Narzędzi nie znalazłem, co może sugerować, że motocykl jest niezawodny. Pod kanapami jest nawet sporo miejsca, szkoda że nie da się go wykorzystać chociażby



na schowanie blokady antykrazieżowej, albo kombinezonu przeciwdeszczowego.

Nie da się ukryć; motocykle z Chin są tańsze od swoich europejskich czy japońskich odpowiedników. Są też coraz lepsze i spełniają podstawowe zadanie, czyli umożliwiają przemieszczanie się z jednego punktu do drugiego. Ale ciągle pozostaje pewien niedosyt. Może za kilka lat konstruktorzy będą myśleć o takich rzeczach jak wykorzystanie wolnej przestrzeni pod kanapą na schowek, albo nad odpowiednim rozmieszczeniem wyposażenia. Dziś mają przed sobą jeszcze sporo pracy. ■



i**auto**^{poliska}

ZAPRASZA NA

MOTOCYKLOWY
RAJD
TURYSTYCZNY

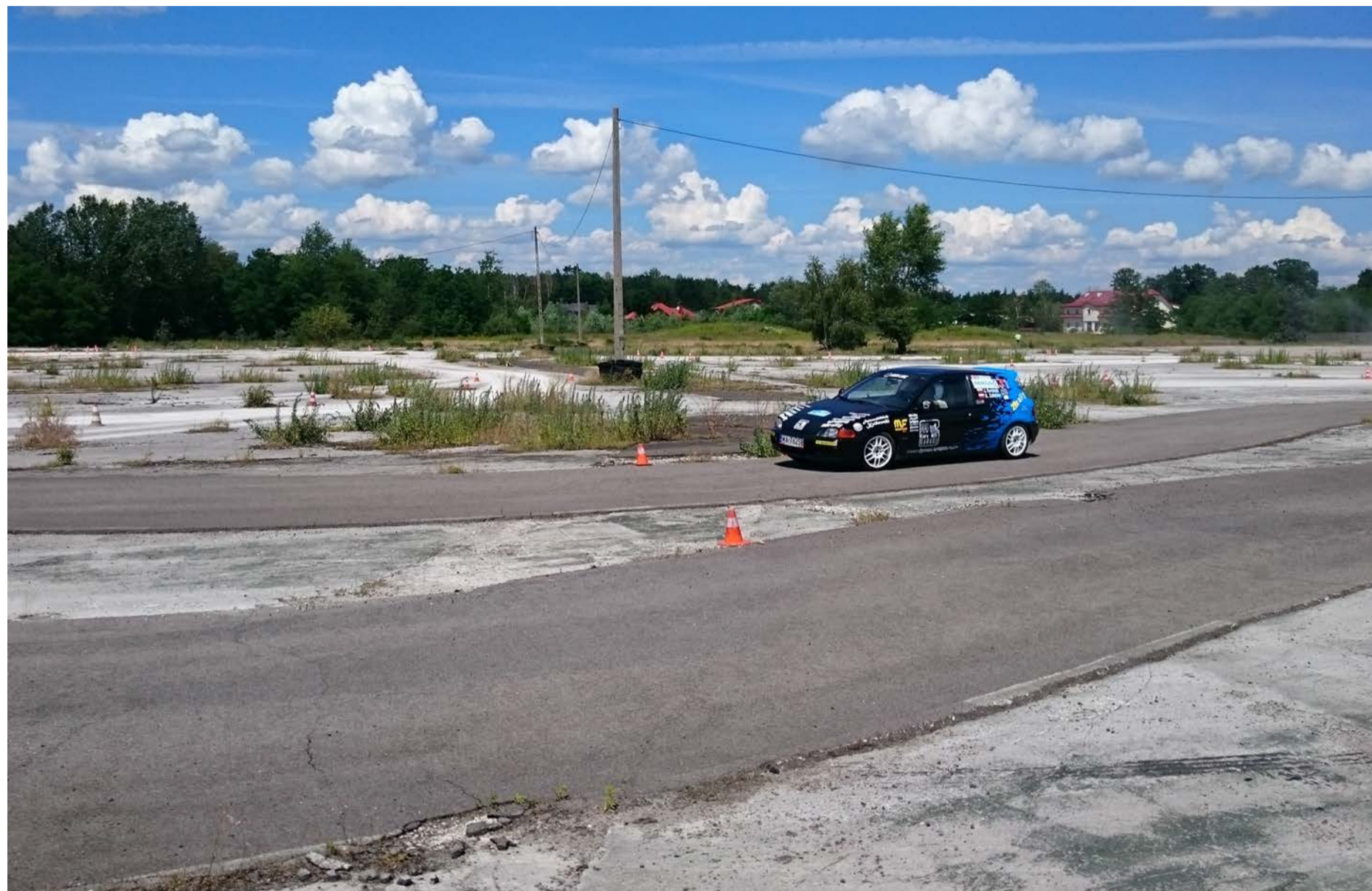
09.07.2016

SKARBY
MAZOWSZA

REGULAMIN I ZGŁOSZENIA NA STRONIE <http://iauto.website>



Sukces! Gratulacje!



TEKST: ZUZANNA GAWOR-KOTKOWSKA
ZDJĘCIA: KACPER TERLIKOWSKI, VEK RALLYTEAM

19.06.2016 odbył się kolejny rajd amatorski z cyklu Automobilklubu Polski - KJS Św. Krzysztofa. Wśród zawodników nie zabrakło reprezentanta Mad Cat's Garage - Kuby Kosińskiego wraz z Agą Załęcką w roli pilota. Załoga od samego rana z pozytywnym nastawieniem podeszła do prób, które były małym powrotem do przeszłości. Trasy były wyznaczone głównie przez pacholki, co i tak nie wpłynęło na ilość dobrej zabawy podczas pokonywania zakrętów. Na niektórych odcinkach "kociej" załozde udało się osiągać czasy czołówki klasyfikacji generalnej (a więc mała Honda nie jest taka wolna przy masywnych Subaru i Mitsubishi). Jeden odcinek nawet udało się wygrać! Kuba starał się nie szarżować

i jechać bezbłędnie, aby nigdzie nie stracić przez mały, niepotrzebny ruch czy zawahanie. Ta taktyka zaprowadziła "koty" do zwycięstwa w klasie 4., natomiast na klasyfikację generalną jest jeszcze nieco za wcześnie - biorąc pod uwagę fakt, że w amatorskim sporcie samochodowym stworzył się istny wyścig zbrojeń, a Kuba wrócił na rajdowe trasy zaledwie w maju zeszłego roku. 6. miejsce w tak wyśmienitej stawce jest dla Mad Cat's Garage powodem do dumy.

Impreza była bardzo ważnym wydarzeniem dla całego zespołu, ponieważ nagrodą za zwycięstwo w całym cyklu gwarantuje możliwość udziału w legendarnym już rajdzie Barbórka (2016). Ze względu na liczbę zebranych przez Kubę punk-



tów w tym cyklu oraz punkty konkurencji już teraz wiemy na pewno, że "koty" zaprezentują się na evencie, będącym rajdowym świętem. To spełnienie marzeń dla każdego amatora, również i dla Kuby oraz całego zespołu, który ciężko na to pracował.

"Cykl się jeszcze nie zakończył, więc postanowiliśmy iść ogniem do końca. Nie można odpuszczać, ponadto mamy chrapkę na tytuł Mistrza Okręgu, a na to trzeba trochę dłużej popracować".

Imprezy KJS to nie jedyne podwórko, na którym

bawią się szalone koty. Reszta zespołu walczy dzielnie o swoje pozycje w cyklu Mini Max Rally, składającego się z 9 rund rallysprintów organizowanych przez Automobilklub Królewski, Polski i Rzemieślnik na Mazowszu. Nagrodą za wygranę klasy jest Puchar Prezesa Zarządu Okręgowego PZM. Już w najbliższą sobotę, czyli 25.06.2016 aż 6. aut z kociej stajni pojawi się na III rundzie Pucharu Toru Słomczyn, czyli inaczej mówiąc - będzie orać słomczyńskie szutry. Ciekawe, czy i tym razem przywiozą jakieś „dzbanki”?



Wydarzenia i rocznice: czerwiec 2016

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Cab czyli taxi

Jednym z wielu problemów rozwijających się miast od XVIII wieku był transport publiczny. Bogatych mieszkańców stać było na własne karety z konnym zaprzęgiem, biedacy chodzili pieszo. Trudno ustalić, kiedy i gdzie pojawiły się pierwsze "konne taksówki", ale niewątpliwie było to dosyć dawno temu, gdy nawet niezamożnych mieszczuchów stać było na wynajęcie dorożki. Później pojawiły się konne tramwaje... Nie mogło więc być inaczej, że gdy na ulicach pojawiły się pierwsze samochody, szybko zaczęto je wykorzystywać, jako współcześnie znane nam taksówki.

W dużych miastach amerykańskich, jak Chicago czy Nowy Jork samochodowe taksówki były już w miarę powszechne w pierwszych latach XX

wieku. Jednym z prekursorów był John Daniel Herz (tak, tak, to on w latach 50-tych zajął się wypożyczaniem samochodów!), który w 1910 roku założył w Chicah firmę Yellow Cab Company. (Herz urodził się 10 kwietnia 1879 roku w małej wiosce niedaleko Martina na Słowacji jako Sandor Herz).

Innym pionierem odpłatnego przewożenia pasażerów samochodami był Morris Markin. Ten z kolei emigrował do USA w wieku 19 lat ze Smoleńska. On także zamieszkał w Chicago, gdzie żyli jego krewni. Markin przyzwyczajony od dzieciństwa do ciężkiej pracy założył zakład... krawiecki, ale także był bardzo zainteresowany motoryzacją. W rezultacie w Joliet niedaleko Chicago powstał niewielki zakład zajmujący się budową karoserii



(Markin Auto Body Corporation). Dużym zleceniodawcą była firma Commonwealth Motors, która produkowała samochody marki Mogul dla potrzeb Checker Cab – drugiej w Chicago, dużej, kon-

nie. Markin stał się też właścicielem firmy taksówkowej Checker Taxi wprowadzając wiele budzących zdumienie decyzji (m. in. dopuszczając do zawodu czarnoskórych Amerykanów).



W latach 30-tych fabryka Markina rozpoczęła współpracę z innymi producentami samochodów wytwarzając, jako poddostawca, wiele części. To pozwalało utrzymać firmę w niezłej kondycji przez długie lata. Kryzys nastąpił w latach 70-tych wraz z załamaniem się rynku paliwowego. Firmy taksówkowe domagały się mniej-

szych i bardziej ekonomicznych samochodów, co z łatwością mogły zaferować gigantyczne koncerny motoryzacyjne. David Markin (syn zmarłego w 1970r. Morrisa) podjął decyzję o zakończeniu produkcji →→

kurencyjnej dla Yellow Cab firmy taksówkowej. Interesy musiały się nieźle, w każdym razie Markin dosyć szybko zgromadził 15 tys dolarów oszczędności, które zainwestował na giełdzie w wykupienie akcji... Commonwealth.

Jedną z pierwszych jego decyzji było wstrzymanie produkcji zwykłych samochodów osobowych i skoncentrowanie się nad budowaniem wyłącznie taksówek. Mając już bezpośrednie zamówienia od Checkers Cab, Markin szybko zwiększał produkcję takich pojazdów. W rezultacie przeniósł się do większego zakładu w Kalamazoo w stanie Michigan, od czerwca 1923 r. wypuszczając za bramę nawet 100 egzemplarzy miesięcz-



Rich Sufficool | www.diecast.org



taksówek w 1982 roku i pozostaniu w branży jako poddostawca części.

Osobną historią jest wojna, momentami wręcz gangsterskimi sposobami, pomiędzy dwoma chicagowskimi przedsiębiorstwami taksówkowymi – Yellow Cab Johna Herza oraz Checker Taxi Morisa Markina. (Uważa się, że pożar domu Markina

w wyniku eksplozji bomby ostatecznie „przekonał” go, że należy opuścić Chicago i przenieść się do Kalamazoo). Yellow Cab w jakimś sensie wygrało tę rywalizację, gdyż w wielu krajach żółty kolor karoserii auta został „zastrzeżony” dla taksówek, a sama nazwa firmy stała się wręcz synonimem takiego pojazdu.

Do trzech razy sztuka

W ciągu niewiele lat od pojawienia się pierwszych automobili na drogach, świat oszalał na punkcie motoryzacji. Chociaż początkowo był to bardzo drogi, ekskluzywny towar, jak grzyby po deszczu zaczęły powstawać nieco elitarne stowa-

i własne „patenty”. Tak też burzliwie rozwijała się motoryzacja... Inaczej pisząc, motoryzacja od początku skazana była na rywalizację, także sportową.



W latach 20-tych XX wieku jednym z najbardziej znanych włoskich kierowców wyścigowych był Aymo Maggi. Urodził się i mieszkał w Brescii (Lombardia), gdzie do 1922 roku rozgrywano wyścigowe (uliczne) Grand Prix Włoch. Niedługo później, nieopodal wybudowano Autodromo Nazionale di Monza i w związku z tym zaniechano organizowania wyścigów.

W 1926 roku członkowie Brescia Automobile Club, któremu szefował Franco Mazzotti oraz Aymo Maggi wpadli na pomysł zorganizowania gigantycznego (nawet na

rzyszenia i kluby zrzeszające miłośników zapachu benzyny i spalin. Przykładowo, Automobilklub Polski założony został w Warszawie w 1909 roku, Automobilklub Śląski w Katowicach w 1924 roku. I tak działo się w Niemczech, Wlk. Brytanii, Włoszech czy Francji. Bardzo szybko zaczęto też sportową rywalizację. Posiadać samochód, to jedno. Ale pokazać, że ma się najszybsze auto, że jest się najlepszym kierowcą, to już zupełnie coś innego. Zwłaszcza, że konstrukcje samochodowe pierwszych dekad rozwoju motoryzacji były na tyle proste, że bez problemu każdy interesujący się nieco techniką mógł wprowadzać do swojego samochodu jakieś zmiany



1000
MIGLIA



dzisiejsze czasy) rajdu z Brescii do Rzymu i z powrotem, którego długość wynosiłaby ok. 1600 km, czyli mniej więcej 1000 mil. Faszystowski rząd włoski zaaprobował pomysł i w marcu 1927 roku odbyła się pierwsza edycja Mille Miglia (czyli rajdu właśnie „tysiąc mil”) z udziałem najlepszych włoskich kierowców oraz mocnym ograniczeniem, a właściwie wykluczeniem udziału zawodników z zagranicy. Preferowano także włoskie konstrukcje samochodowe.

Rajd odbył się na zupełnie niewiarygodnych dla współczesnych kierowców i kibiców warunkach – po prostu wygrywa ten, kto pierwszy dojedzie do mety (publicznymi drogami!). Pierwszy zwycięzca – Ferdinando Minoia – pokonał dystans w nieco ponad 20 godzin, jadąc ze średnią prędkością 77,2 km/godz. Tego typu regulamin musiał zakończyć się tragedią. Była to tylko kwestia czasu i aż dziwne, że doszło do niej dopiero w 1938 roku, kiedy to zginęło 10 widzów, w tym siódemka dzieci (wygrał Clemente Biondetti jadąc ze średnią prędkością już 135,37 km/godz.). Po tym wypadku Mussolini zakazał organizacji rajdu.

Na tym historia Mille Miglia się nie zakończyła. Rajd ponownie ruszył 21 czerwca 1947 roku z udziałem 155 kierowców. Ponownie zwyciężył Biondetti prowadząc Alfa Romeo (średnia

prędkość 110 km/godz), a wyczyn ten powtórzył jeszcze dwukrotnie stając się rekordzistą zawodów. Alfa Romeo zwyciężała natomiast 11 razy zostając najbardziej utytułowanym producentem.

Nie wiem, jak i czy w ogóle zmienił się powojenny regulamin rajdu. Nadal odbywał się on jednak po publicznych drogach (a więc nie zamkniętych jak dzisiaj odcinkach specjalnych) i w 1957 roku doszło do kolejnej tragedii – hiszpański kierowca Alfonso de Portago nie opanował swego Ferrari po wystrzale opony i wpadł w grupę kibiców. Zginęła załoga oraz kolejna dziesiątka obserwatorów. Po tym wydarzeniu włoski rząd zakazał definitywnie organizacji jakichkolwiek zawodów na publicznych drogach tego kraju.

Kolejna reaktywacja Mille Miglia – trwająca do dzisiaj - nastąpiła w 1977 roku, poprzez dodanie do tradycyjnej nazwy słowa „Storica” (historyczny). To już nie wyścig, ale bardziej parada historycznych pojazdów, które regulaminowo powinny posiadać metrykę sprzed 1957 roku. Jak w każdym współczesnym rajdzie pojazdów zabytkowych w takich zawodach już nie chodzi o szybkość (no, może nielicznymi próbami sportowymi na zamkniętych odcinkach), ale wytrzymałość konstrukcji, elegancję oraz punktualności na kolejnych punktach kontroli czasu. ■



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: Mirosław Rutkowski



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl