

# iauto <sup>polska</sup>

Numer 33, 29 czerwca 2016







est takie powiedzenie: „Daj chłopu zegarek elektroniczny, będzie wskazówkami w zębach dłużał”. Jako żywo pasuje do tego, co wyczyniają na autostradach niektórzy kierowcy.

Wjedzie nie w tę stronę? Trudno, jedzie pod prąd do kolejnego zjazdu, albo do czołowego spotkania z którymś z samochodów pędzących we właściwym kierunku.

Wysusiać pieska? Najlepiej na trawce, taka zielona rośnie w pasie rozdzielającym kierunki ruchu - zatrzymuje więc chłopina auto i wypuszcza zwierzaki. Niech się nie męczą. Skutek - rozbite dwa samochody, lekkie potłuczenia (szczęśliwie) pasażerów. Pieski i ich troskliwy opiekun zniknęli żwawo, bo na autostradzie można szybko jeździć.

Na popas świetnym miejscem dla niektórych kierowców jest pas awaryjny. Zatrzymują więc swój siedemnastoletni skarb na kołach, wyciągają wiktuały, jakieś kompoty, jajeczka na twardo, pomidorki... Na uwagę kierowcy, który widząc zagrożenie usiłował wygłodzoną rodzinę ostrzec, odpowiedzieli niewyszukaną sugestią wykonywania pewnych czynności o charakterze seksualnym.

Zmniejszenie liczby pasów i obowiązek jazdy „na suwak”? Szybciutko pojawia się mądrala, która blokuje wolny pas ze dwa kilometry przed zężeniem, żeby... nie wiadomo po co. Mało że wbrew prawu, to jeszcze bez sensu.

Codziennie takie i wiele innych kretynizmów można zobaczyć na polskich autostradach. Dlaczego? Najłatwiej stwierdzić - chamy, kmioty, kretyni za kierownicą. Zapewne myśleniem nie grzeszą, ale przecież ktoś uczył ich jazdy i przepisów, ktoś egzaminował. Ktoś opracował program szkolenia i zasady egzaminowania. No i ktoś zbudował te autostrady i ustawił różne znaki drogowe, pomalował jezdnie. Ktoś monitoruje ruch, ktoś ma prawo pomóc, pouczyć i, w ostateczności, ukarać. No tak, ale ten ostatni ktoś tylko wlepi mandat, a o innych ktosiach... szkoda gadać. Więc ratuj się, kto może.

Szerokiej drogi



Mirosław Rutkowski



## Prezentacje VW Sharan 2.0 TDi - str. 4



## Technologie Silniki Diesla - str. 8 Nissan bada kolejną możliwość - str. 10



## Kalejdoskop Kalejdoskop - str. 12

## Wydarzenia Hussarya zaatakowała - str. 14 Historia, wojsko i motoryzacja - str. 16 Pekin-Paryż przez Rzeszów - str. 22



## Szalone lata 90. 53. Rajd Polski - str. 24



## Sport Dramat Toyoty- str. 28 Fenomenalny weekend Broniszewskiego - str. 32 Puchary pełne słońca - str. 34 Oglądany z Polonez - str. 36



## Lektury Prywatny cyrk Berniego - str. 30

## Kalendarium Kalendarium - str. 40



VW Sharan 2.0 TDi

# Urok praktyczności



TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

O Sharanie, jako aucie typowo rodzinnym i jego zaletach już pisaliśmy po sierpniowym debiucie tego samochodu na polskim rynku (iAuto wrzesień). Teraz chcemy opowiedzieć o naszych wrażeniach po kilkudniowym podróżowaniu tym autem. Będzie komfortowo, wygodnie, bezpiecznie

. Kolejne wcielenie kompaktowego vana jest dostępne – w zależności od potrzeb – w wersji 5, 6 lub 7-miejscowej. Sharan z zewnątrz niewiele się zmienił, przyciągają uwagę nowe tylne lampy w technice LED oraz 16-calowe obręcze kół ze stopów metali lekkich. Bardzo praktyczne i wygodne są prze-

suwane boczne drzwi po obydwu stronach nadwozia (które zamykamy i otwieramy z wnętrza auta!).

Tym razem wykorzystaliśmy Sharana trochę biznesowo, trochę sportowo. Podczas wyprawy na Hel zmieścił się cały sportowy sprzęt: rower, deska, żagle oraz trochę „drobiazgów”. Dzięki spe-

cialnemu mechanizmowi, niezależne fotele umieszczone w drugim i trzecim rzędzie, można bardzo łatwo złożyć i umieścić w podłodze. W samochodzie nie brakuje również licznych akcesoriów umożliwiających bezpieczny i wygodny przewóz sportowego ekwipunku zarówno wewnątrz samochodu, jak i na

dachu. Jeżeli np. chcemy zabrać kajak to oryginalny zestaw poprzeczek do montażu bagażnika, firmowany przez Volkswagena, umożliwi łatwe instalowanie boksu dachowego, uchwytów na deski surfingowe czy kajak, jak również uchwytów na narty, deski snowboardowe i na rowery. Poprzeczki bardzo łatwo montuje się do relingów, a specjalny zamek chroni je przed

kradzieżą. Z rozmieszczeniem drobnych przedmiotów w Sharanie nie będzie problemu, bo schowków w aucie nie brakuje. Jest ich we wnętrzu samochodu aż 33. Są różnej wielkości i znajdują się w różnych miejscach samochodu. Tak, zdecydowanie zaletą Sharana jest możliwość dostosowania auta do własnych potrzeb. Bagażnik można zaplanować: od 300 litrów pojemno-

ści - kilkoma prostymi ruchami można go powiększyć, składając siedzenia trzecim rzędzie - do 900l, a składając drugi rząd wygospodarować aż do 2297 l. Kupując Sharana warto zastanowić się czy potrzebny nam będzie ostatni rząd siedzeń (dopłata za dwa fotele wynosi 5,5 tys. zł).

A może chcemy w samochodzie zorganizować małe przy- →







jęcie lub mini konferencję? Nie ma problemu. Fotele w drugim rzędzie można przesuwac, przed nadmiernym słońcem wnętrza auta ochronią osłony dopasowane do kształtu tylnych okien, a w przenośnej chłodziarce lub pojemniku utrzymującym ciepło możemy przechowywać niezbędne w podróży napoje i inne produkty. Między zagłówkami fotela, a siedziskami montujemy uchwyt, a do niego zaczepiamy iPoda lub tablet. Kierowca może uczestniczyć w wydarzeniu, bo w dodatkowym lusterku wewnętrznym może obserwować to, co dzieje się z tyłu. W sumie- luksusowo, wygodnie, tym bardziej, że tapicerka we wnętrzu to praktyczne połączenie skóry i alcantary w cudownym, kremowym kolorze. Wygląda super i robi wrażenie. Kierowcy i pasażerom spodoba się i ułatwi życie całkowicie nowy system multimedialny z intuicyjną - z tego Volkswagen jest znany - obsługą wszelkich funkcji. Duży, czytelny ekran dotykowy wyświetli wszelkie

potrzebne w danej chwili informacje. W ramach usług online można korzystać z aktualnych informacji o korkach na drodze, wolnych miejscach na parkingach, czy z danych na temat cen paliwa na pobliskich stacjach.

Sharan prowadzi się łatwo, lekko i przyjemnie, naprawdę komfortowo. Dwulitrowy diesel o mocy 150 KM nie sprawi,



że Sharan zostanie okrzyknięty demonem szybkości, ale przyspieszenie ma zupełnie przyzwoite: 10,3 sekund do „setki”. Prędkość maksymalna wynosi 198 km/h. Automatyczna skrzynia biegów działa płynnie i bez zaprzęta uwagi kierowcy. Można również samodzielnie decydować o wyborze przełożenia, da się to zrobić manualnie. Opcją są łopatki przy kierownicy do sekwencyjnej zmiany biegów. Podróżując Sharanem będziemy modni, bo ekologiczni. Nowe silniki są bardziej oszczędne, poza tym na pokładzie każdego Sharana znajduje się montowany seryjnie system Start-Stop, wszystkie auta są oferowane z układem odzyskiwania energii powstającej podczas hamowania. Ten van to auto naprawdę oszczędne - spalanie na poziomie 6,5 l. Dla tak dużego i ważącego prawie 2 tony auta to super wynik.

Użytkownicy Sharana na pewno docenią bezpieczeństwo, o które - zgodnie ze współczesnymi wymogami -



zadbano. Auto wyposażone jest w liczne systemy wspomagające kierowcę, z którymi warto się zaprzyjaźnić. Nowością jest asystent parkowania trzeciej generacji, który przy niewielkiej pomocy kierowcy potrafi zaparkować auto w wybranym miejscu. Czujnik Blind Spot (podczas zmiany pasa ruchu ostrzega o obecności innego pojazdu w tzw. martwym polu widzenia lusterek bocznych) posiada funkcję ostrzegania kierowcy przed pojazdami nadjeżdżającymi z boku, gdy na wstecznym



biegu opuszczamy miejsce parkingowe. To bardzo przydatne rozwiązanie. Poza tym podczas długich, monotonnych podróży autostradą przyda się automatyczna regulacja odległości (ACC), a Front Assist, który monitoruje otoczenie auta i ostrzeże kierowcę, gdy odstęp od poprzedzającego pojazdu jest zbyt mały. W miejskich korkach przyda się funkcja City która jest aktywna przy prędkościach do 30 km/h i w momencie wykrycia zagrożenia wypadkiem automatycznie inicjuje hamowanie samochodu. Za opcjonalne, auto-



matyczne sterowanie światłami drogowymi odpowiadają systemy Light Assist lub Dynamic Light Assist.

Sharan to duży, praktyczny van, który sprawdzi się nie tylko jako auto rodzinne, ale również w biznesie i podczas aktywnego wypoczynku. Jest komfortowy, estetyczny, wygodny i bezpieczny, nawet podczas najdłuższych podróży. Nic więc dziwnego, że - Sharan należy do grona najpopularniejszych vanów (800 000 sprzedanych egzemplarzy w 20 lat). ■



# 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.

**P**od koniec 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

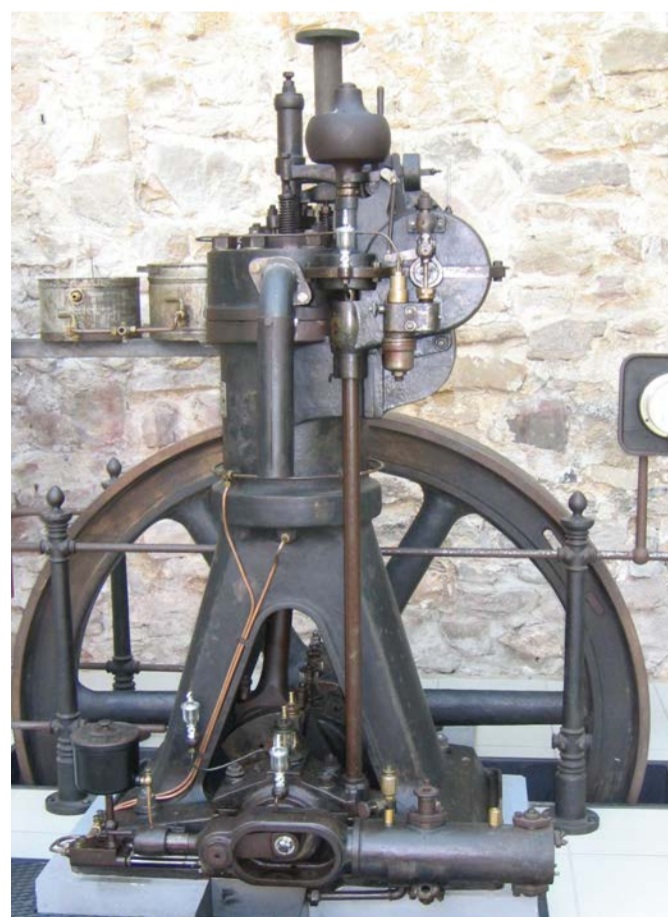
Pierwszy pracujący egzemplarz zaprezentował w Paryżu w 1897 roku, gdzie jego dwucylindrowy silnik o zapłonie samoczynnym zdobył nagrodę Grand Prix. Rozpoczęła się era silników wysokoprężnych, które z nadejściem XX wieku stopniowo wypierały silniki parowe. Początkowo jednostki wysokoprężne z uwagi na swoje gabaryty znajdowały zastosowanie w przemyśle, później dopracowanie poszczególnych elementów, jak i modyfikacje układów zasilania, pozwoliły na ekspansję diesla do napędu statków,

czołgów, maszyn rolniczych i ciężarówek, a od lat 30-tych ubiegłego wieku zaczęły pojawiać się w autach osobowych.

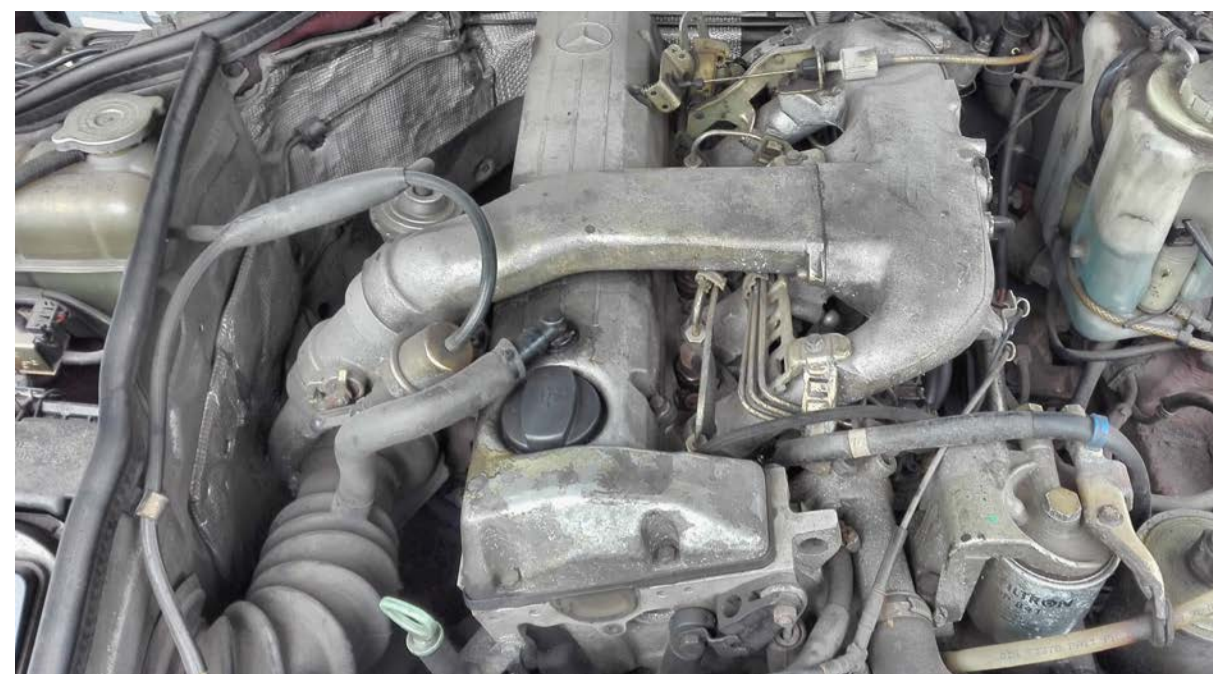
## Diesel czyli klekot

Kolejne pół wieku historii diesla (lata 1936 – 1986) to czas ich upowszechniania pod maskami samochodów osobowych, co sprawiło, że auta z tego typu silnikami kojarzono z dymiącym, klekoczącymi i powolnym pojazdami. Diesle w tamtym okresie potrafiły napsuć sporo krwi podczas rozruchu w niskich temperaturach, ale również pozwalały zaoszczędzić paliwo. Olej napędowy był tańszy od benzyny, do tego samochód zużywał go mniej, więc samochody z silnikami wysokoprężnymi powszechnie wykorzystywali takśówkarze. Marzeniem był niezapomniany Mercedes typu „beczka”. Brak układu zapłonowego oznaczał pewniejszy rozruch w warunkach dużej wilgotności, gdzie zazwyczaj szwankowała podatna na przebiecia

instalacja silników o zapłonie iskrowym. Odwieczny problem dla diesla stanowiło jego zasilanie, gdyż osiągi zmienia się w nim poprzez precyzyjne dawkowanie wtrysniętego paliwa, a nie - jak w przypadku silników o zapłonie iskrowym - ilością powietrza dostarczonego do cylindra. Właśnie dokładne rozpylenie paliwa za pośrednic-



**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.**

twem 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 zaczęto 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 dostarczonym 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.

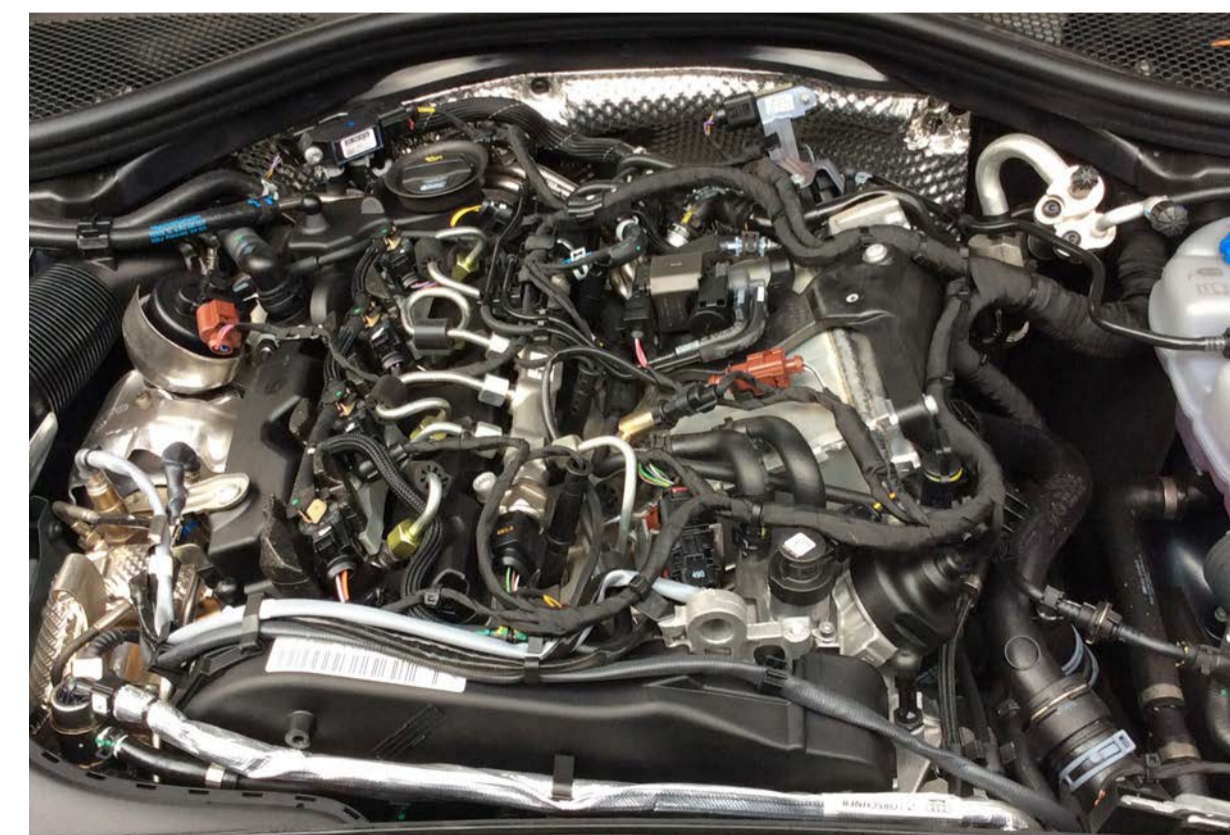
Przebiegi które potrafiły osiągać silniki diesla niejednokrotnie przekraczały milion kilometrów, lecz pod uwagę należy wziąć ich niezbyt skomplikowaną budowę oraz brak elektroniki.

## 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 niż 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 niż 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.**



# Nissan bada kolejną możliwość

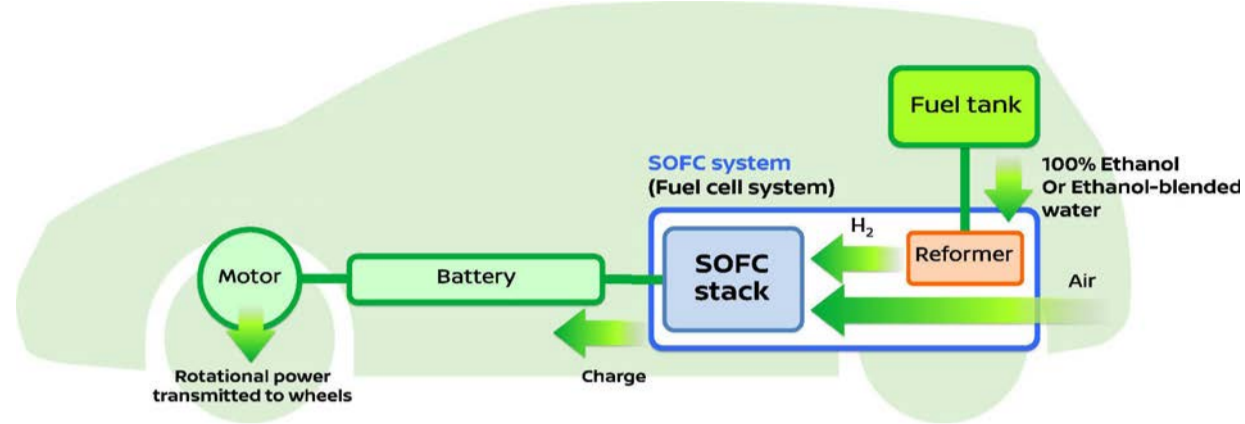
OPRACOWAŁ: MACIEJ RZOŃCA  
ILUSTRACJE: NISSAN

Trudno to sobie teraz wyobrazić, ale nieuchronnie zbliża się czas, gdy zapach benzyny przestanie kojarzyć się z samochodem. Praktycznie wszystkie duże koncerny motoryzacyjne, pod naciskiem „zielonego” lobby oraz kurczących się zasobów ropy naftowej, od lat pracują nad alternatywnymi źródłami napędu pojazdów. Do seryjnie produkowanych samochodów trafił już napęd hybrydowy, który jest jednak nadal półśrodkiem oraz elektryczny, którego największym ograniczeniem jest nadal czas ładowania oraz zasięg. Innym pomysłem są ogniwa paliwowe dostarczające energię z wodoru. Wyścig trwa i wydaje się, że niebawem powszechnym stanie się jednak napęd elektryczny.

Bardzo ciekawy i obiecujący kierunek poszukiwań podjął Nissan, który pracuje nad układem napędowym, w którym pojazd będzie napędzany elektrycznością, ale źródłem prądu nie będzie ładowany z gniazdka akumulator, ale... alkohol. Ziści się w ten sposób idea, że im mniej wypijesz tym dalej zajedziesz...

Ale już na poważnie. Idea polega na zatankowaniu etanolu (tak ładniej i bardziej naukowo można zastąpić słowo alkohol), który w opracowywanym przez Nissana ogniwie paliwowym SOFC byłby w różnych procesach chemicznych rozkładany (a nie spalany). W efekcie powstawałby prąd elektryczny napędzający samochód.

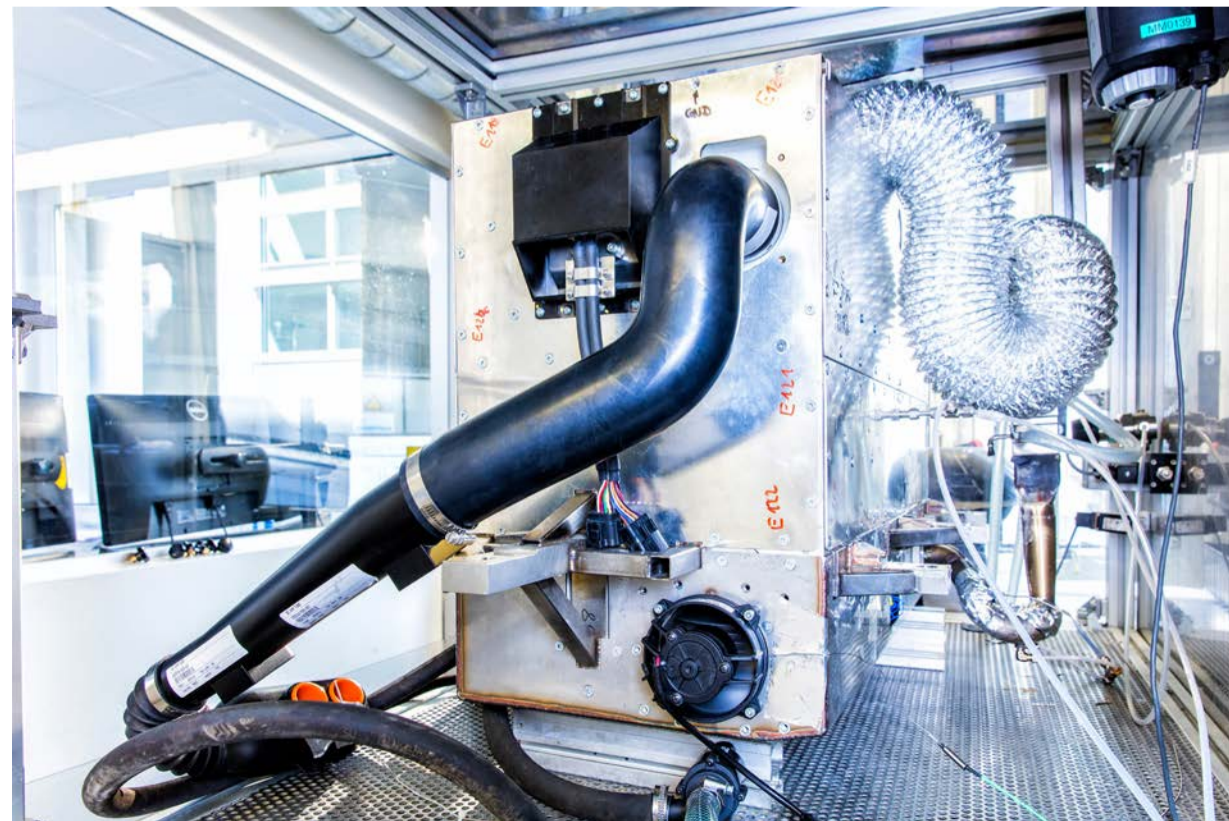
Używanie etanolu czy bioetanolu nie jest nowością w moto-



ryzacji. Już teraz dodaje się go do klasycznej benzyny, o czym już niekoniecznie pamiętamy (w Brazylii nawet 85 procent samochodów jeździ na czystym bioetanolu). Problem w tym, że jest on spalany, a więc w efekcie i tak powstają tlenki węgla zanieczyszczające środowisko. Innowacja Nissana polega na wyeliminowaniu spalania na rzecz innych, nieco skomplikowanych reakcji chemicznych w rezultacie których powstanie prąd.

Do tej pory, w testowanych przez wiele firm ogniwach wodorowych używano wody, której cząsteczka ma dwa atomy wodoru. W przypadku klasycz-

nego bioetanolu tych atomów jest pięć, a więc wartość energetyczna jest dużo wyższa. Poza tym, produkcja bioetanolu jest stosunkowo prosta i tania, można ją także wytwarzać praktycznie w każdym miejscu na ziemi. Odpadnie więc koszt, który jest ponoszony przy wydobyciu, przetransportowaniu i przetworzeniu ropy naftowej. Przy okazji tankowanie bioetanolu nie wymaga nowej infrastruktury stacji paliwowych. Niewątpliwie tankowanie bioetanolu byłoby lepszym sposobem podróżowania niż konieczność szukania gniazdka elektrycznego, by naładować akumulator. ■



- 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/



# Unikalny obraz na kołach



Łukasz Stokowski, podobnie jak styliści Infiniti, ceniony jest za łamanie zasad, ponieważ – jak stwierdził artysta - sztuka nie ma dla niego ograniczeń, a proces twórczy jest nieprzewidywalny. Tworzy abstrakcyjne i dynamiczne w swoim wyrazie obrazy, odważnie buduje kontrasty, nie boi się kolorów.

Moim celem i największym spełnieniem jest przekazanie ludziom siły, energii i pozytywnych emocji, bo sam jestem szczęśliwym człowiekiem – dodał Stokowski.

Prezentowany w galerii Q30 w wersji 2.2d Premium Tech Gallery White 7 DCT AWD będzie jeżdżącym dziełem sztuki, gdyż można go będzie... kupić.

(m. rz.)



**D**o 2 lipca w Royal Wilanów w Warszawie można oglądać wystawę obrazów malarza abstrakcyjnego Łukasza Stokowskiego. Nie byłaby to informacja godna motoryzacyjnych łamów, gdyby nie to, że jednym z (niezwykłych) eksponatów jest Infiniti Q30, na którego nadwozie artysta przeniósł jedną ze swoich prac.

## Rąbek spódnicy w górę!

Jesienią czeka nas Paris Motor Show, czyli drugie w ciągu roku największe europejskie targi motoryzacyjne. Chociaż do ich rozpoczęcia pozostało jeszcze wiele tygodni, Mitsubishi Motors już postanowił nieco podnieść temperaturę oczekiwań, prezentując mocno zawoalowane zdjęcie nowości, którą zaprezentuje w Paryżu.

Będzie to projekt ekskluzywnego SUV-a coupe o nazwie Mitsubishi Ground Tourer Concept. Jest on kolejnym rozwinięciem pomysłów zawartych we wcześniej prezentowanych Concept XR PHEV II (Geneva Motor Show 2015) oraz eX Concept (Tokyo Motor Show 2015).



W zamierzeniu, Mitsubishi Ground Tourer Concept jest przejawem ambicji designerskich firmy Mitsubishi Motors, które zawierają się w czterech głów-

nych założeniach: nieograniczone możliwości, funkcjonalne piękno, mocna ekspresja oraz japońskie rzemiosło.

(m. rz.)

## Magura Marcina Wrony



Najmłodszy w stawce GSMP 2016 zawodnik w drugim tegorocznym występie na trasie 3. Wyścigu Górskiego Magura Małastowska Marcin pojawił się dwukrotnie na drugim miejscu w klasie A-2000, po raz pierwszy wywalczył trzecie miejsce w klasyfikacji generalnej grupy A.

Marcin Wrona:

Powiem szczerze, że na Magurze plan wykonany został w 120%. Niestety jedynym, którego nie mogłem dogonić był Szolek (Paweł Stefanicki - red.), mimo tego tempo było bardzo dobre. Magura po tym weekendzie to jedna z moich ulubionych tras. Skupiam się na klasie A-2000, gdzie idzie mi jak na drugi sezon startów przyzwocie tym bardziej, że auto pozostało w specyfikacji N.

Pogoda w miniony weekend dała się we znaki. Miałem 70 stopni w aucie, a jazda 2 minuty po trasie i oczekiwanie na start to najdłuższe kilkanaście minut w pełnym umundurowaniu wyścigowym, które było dla mnie wyzwaniem. Ja jednak lubię takie warunki. Na trasie szybko zapomina się o niedogodnościach kiedy trzeba jechać naprawdę szybko. Udało

mi się w niedzielę zdobyć wyjątkową nagrodę z rąk samego Macieja Wisławskiego, który wręczył mi książkę pt. "Wielkie Ściganie" Mirosława Rutkowskiego ze specjalną dedykacją, która będzie przesłaniem w mojej karierze chyba na całe życie. Takie gesty mocno dopingują i motywują.

Dziękuję wszystkim kibicom z Magury oraz moim sponsorom: KOMA Transport Spedycja, Farutex, ABC Prawo Jazdy, MaxLift, Termar, Rzeszów Stolica Innowacji, La Grotta, BodyShock Rzeszów oraz TVP 3 Rzeszów, które zostało moim patronem medialnym. Do grona partnerów dołączają Momenti Italiani i Restauracje Kaktus.

(m. r.)





# Hussarya zaatakowała

OPRACOWAŁ: MACIEJ RZOŃCA  
ZDJĘCIA: ARRINERA

Goodwood Festival of Speed ma stosunkowo krótką historię. To pomysł brytyjskiego lorda March, który na początku lat 90-tych XX wieku nabył posiadłość Goodwood w hrabstwie West Sussex.

W 1993 roku odbył się pierwszy Goodwood Festival of Speed, który szybko stał się elitarną i prestiżową imprezą. Każdy może tam wejść, ale nie każdy może wjechać swoim autem – w tym przypadku odbywa się selekcja. Jedno jest pewne – każdego roku, na przełomie czerwca i lipca do Goodwood przyjeżdżają tysiące osób, by podziwiać niezwykle samochody – oldtimery i współczesne, seryjnie produkowane i unikalne, pojedyncze egzemplarze – które łączy moc silnika i generowana przez niego prędkość, po prostu supersamochody.

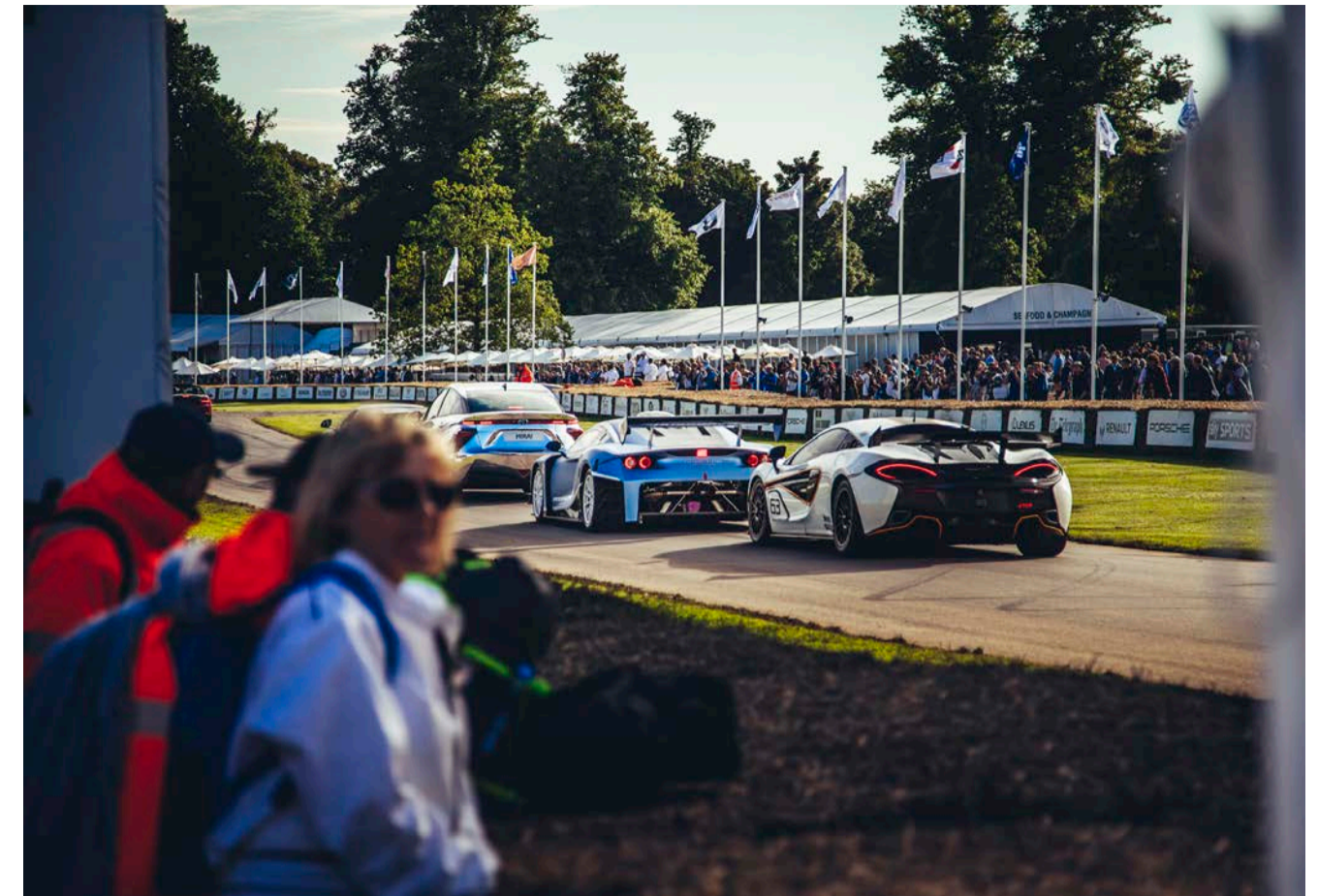
W tym roku, po raz pierwszy w historii pojawiła się tam polska konstrukcja - Arrinera Hussarya GT, która wystartowała w Michelin Supercar Run, czyli tradycyjnym wyścigu góskim. Nadwozie auta powstało z kompozytów na bazie włókna węglowego, zaś rama przestrzenna i klatka bezpieczeństwa ze stalowych rur ze stali bezszwowej. (W przeszłości taką stal używano do konstrukcji szkieletów słynnych brytyjskich myśliwców Hurricane oraz Spitfire). Nad aerodynamiką pojazdu pracował zespół pod kierunkiem profesora Janusza Piechny z Politechniki War-

szawskiej, a dopracowano ją w tunelu aerodynamicznym brytyjskiego ośrodka badawczego Horiba MIRA.

Hussarya spełnia wymogi techniczne FIA wymagane dla pojazdów klasy GT. Posiada silnik V8 o pojemności 6,2 l oraz moc (w zależności od specyfikacji) od 420 do 650 KM. Moment napędowy jest dostarczany na tylne koła za pośrednictwem sekwencyjnej przekładni Hewland LLS ze sterowaniem łopatkami przy kierownicy Pectel, sprzęgła Tilton i mechanizmu różnicowego ze zwiększonym tarciem wewnętrznym.

Zawieszenie, to konstrukcja własna Arrinery, z systemem popychaczowym oraz regulowanymi amortyzatorami Öhlins. Hamulce, to cztery tarcze o średnicy 380 mm z 6-tłoczkowymi zaciskami Alcon, natomiast wyścigowy układ ABS Bosch pomaga w optymalizacji siły hamowania.

W Goodwood warto było zaprezentować polski supersamochód. To prestiżowa impreza o światowym rozgłosie. Teraz trwają prace nad uzyskaniem homologacji dopuszczającej Arrinere Hussaryę do ruchu drogowego. Ma to nastąpić w czwartym kwartale przyszłego roku – najpierw



w wersji trackdayowej, a później całkowicie drogowego wariantu Hussarya 33.

Gama samochodów Arrinera Hussarya nazwą oraz wyglądem nawiązuje do tradycji niezwykłej polskiej ciężkiej jazdy, szczególnie zasłużonej w bitwach pod Kircholmem i pod Wiedniem. Do proporców umieszczonych na kopiach towarzyszy husarskich nawiązują białoczerwone wstęgi na nadwoziu samochodu. Dodatkowo, związki z bohaterskimi polskimi pilotami z czasów II wojny światowej podkreśla umieszczona na aucie szachownica zgodna z wzorem z 1921 r. ■







## Historia, wojsko i motoryzacja

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSLAW RUTKOWSKI

Kaśka bez napędu źle się prowadzi. Ale kiedy dostanie napęd i na dokładkę większe napięcie, to zmienia się nie do poznania. Jeśli jeszcze nie zabraknie zrozumienia, miłości i, nie ma co ukrywać, pieniędzy, to będzie budziła uznanie i zazdrość kolegów.

Niemieccy sztabowcy w czasie drugiej wojny światowej przygotowywali sobie drogi odwrotu starannie i dokładnie. Cofając się przed nacierającą armią radziecką jeszcze jesienią zbudowali sobie utwardzone brody przez Pilicę i dokładnie zaznaczyli je na mapach sztabowych. Kiedy musieli szybko zmykać, czołgi, wozy rozpoznawcze, ciężarówki transportowe jechały wyznaczonym szlakiem i bez obaw wjeżdżały w rzekę. Dowódcy nie przewidzieli, że Pilica to rzeka kapryśna i podwodne przeprawy jesienią znisz-

czyła. W efekcie tony sprzętu utopiono. Również i radzieckich pojazdów ten, ważny ze strategicznego punktu widzenia, dopływ Wisły pochłonął niemało. W XXI wieku sporo tych pojazdów udało się odnaleźć i wyciągnąć. Niektóre wymagały wielu godzin mozolnych prac renowacyjnych, inne Pilica starannie zakonserwowała i po wydobyciu były gotowe do użytku. No, niemal gotowe. Wszystkie pojazdy z czasów II wojny, zanim będą mogły budzić podziw na zlotach czy pokazach, wymagają wcześniej wielkiej pracy, serca i wie-



dzy. Podobnie jak wspomniane wcześniej Kaśki, czyli radzieckie motocykle wojskowe. Dla ludzi, którzy historią interesują się słabo lub wcale, takie opowieści są wielce niebezpieczne. Opowiedziane przy ognisku, barwnym językiem i z wielką rzeczą znajomością mogą zasiać ziarno, które gdy wyrośnie, zmienia się w prawdziwą pasję. Może się to skończyć zakupem Czapajewa, Gaza czy innego sprzętu pamiętającego czasy wojny. A wtedy zacznie się poszukiwanie większych i mniejszych części, elementów wyposażenia, dokumentacji i miejsc, w których można swój skarb pokazać.

Nasza redakcja została zaproszona na jeden z wielu organizowanych w Polsce zlotów pojazdów militarnych. Imprezę „Manewry nad Pilicą”, już po raz czwarty,

organizowała grupa militarna Pilica, której szefuje Zbigniew Gaca-Richter. Przed czterema laty pożegnał służbę w wojsku, pożegnał Stolicę i, w przerwach poza nowymi zajęciami służbowymi, zajął się tym, co kocha najbardziej. Powołał „Grupę Militarną Pilica”; stowarzyszenie miłośni-







ków militariów i historii wojskowości. Do swojej pasji przyciągnął całkiem dużą grupę młodych ludzi, którzy porzucili twórcze zajęcia pod skle-

pem z tanim winem na rzecz grzebania w historii, w starych, wojskowych samochodach i oddali się quasi wojskowej czy harcerskiej przygodzie. Przygotowali Manewry nad Pilicą tak, że nawet nasz dziennikarz (rozbawiony setkami zaproszeń na arcyciekawe imprezy) wyjechał ze złotu zachwycony.

Bo też i było się czym zachwycać. Przyjechali posiadacze przepysznie odtworzonych samochodów. Był Jeep, Willys, Ford, Honker, ZIS, GAZ, Auto Union, i jeszcze motocykli kilka. Każdy opowiadał barwną historię swojego pojazdu, przywołując wydarzenia prawdziwe choć nieprawdopodobne, nieprawdziwe, ale prawdopodobne, zawsze bardzo ciekawe. Gwiazdami Manewrów nad Pilicą były trzy pojazdy dowódcy całego zamieszania, Zbigniewa Gacy-Richtera. Wielka ciężarówka, Reo Kaiser 621, taka sama, jak ta z filmu „Rambo”. Zbudowana w 1972 roku, służyła w armii norweskiej, skąd po demobilu trafiła do Polski. Była w stanie... znacznie gorszym niż teraz. Przez rok trwały prace nad przywróceniem jej do stanu fabrycznego i od trzech lat uczestniczy w najróżniejszych imprezach. Samochód o ładowności 3,5 tony służył jako wół roboczy, przewoził amunicję, zaopatrzenie, mógł ciągnąć działa, czasem →→





woził żołnierzy. Ma napędzane trzy osie, więc nie dziwi bardzo duża dzielność terenowa, a do tego jeszcze silnik połknie z apetytem każdy rodzaj paliwa, od mazutu aż po benzynę lotniczą. Dźwięk tego silnika brzmi niczym pieśń zwycięstwa nad każdą przeszkodą terenową. Dodge WC-54 sanitarka, z 1943 roku, również z demobilu z armii norweskiej, służyła jak zabezpieczenie medyczne Manewrów nad Pilicą. Wcześniej jednak samochód przeszedł szlak bojowy przez

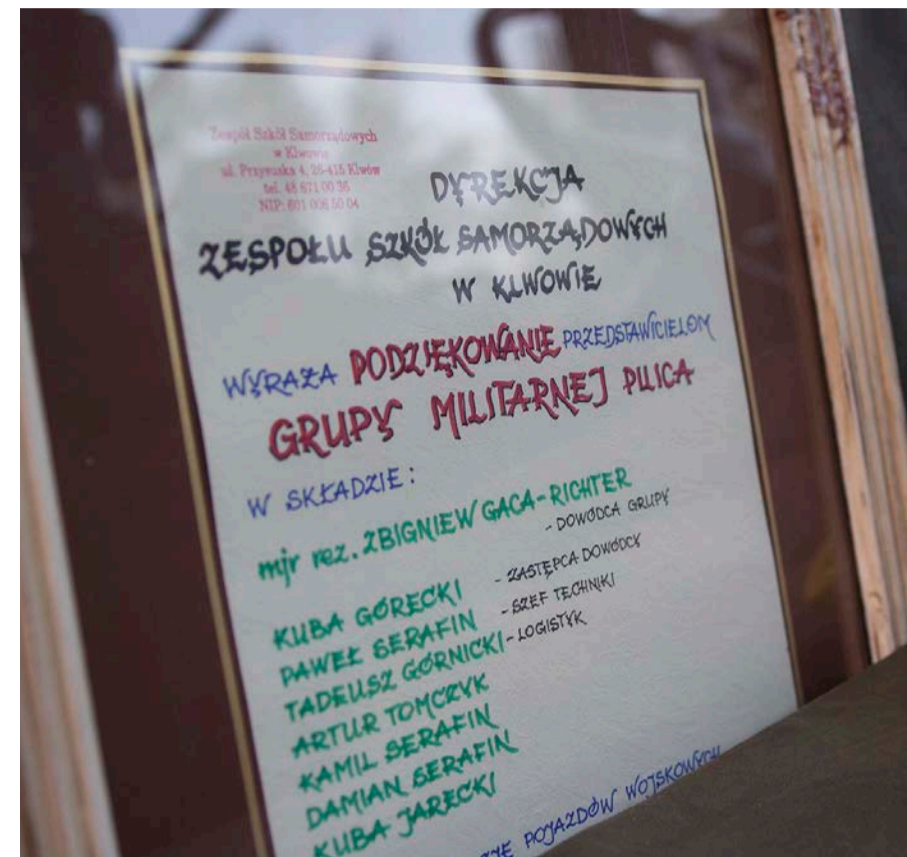


Francję, Niemcy aż do Czech i później trafił do odpowiednika Czerwonego Krzyża w Norwegii. Do 54 roku był eksploatowany, potem przeszedł remont i został kupiony przez osobę fizyczną. Minęły lata, po remoncie pozostały już tylko zapisy w dokumentach. Zbigniew Gaca-Richter odbudował auto tak, że sanitarka wróciła do służby medycznej. Oczywiście jedynie na złotach. Był jeszcze Mercedes Gelenda pozyskany z Bundeswehry i bardzo ciekawy Jeep Willis-Overland M38A1 z działem bezodrzutowym sprowadzony z armii szwajcarskiej. A właśnie ze Szwajcarami podopieczni trenera Nawałki wywalczyli awans do 1/8 finału mistrzostw Europy, co zgromadzonych na zlocie uczestników wielce uradowało.

BRDM-2RS (czyli wóz rozpoznania skażeń chemicznych i promieniotwórczych z załogą trzyosobową: dowódca, kierowca, zwiadowca). Ten pojazd został pozyskany z wojska nie wymagał praktycznie żadnego remontu, ma niewielki przebieg i po niewielkim przygotowaniu do użytkowania cywilnego prezentuje się wspaniale. Chociaż pochodzi z 1974 roku. Ten egzemplarz i jeszcze siedem innych pojawi się pod koniec lipca na zlocie w Choceniu nad jeziorem Borzymowskim. Większość tych pojazdów ma pływać po jeziorze...



W pierwszy weekend września, w Białobrzegach nad Pilicą Grupa Militarna Pilica organizuje kolejne „manewry”. Zaczynamy kombinować, jak tam się wprosić. Czytelników iAuto też zachęcamy. Wszak takie spotkania z historią, motoryzacją i wojskiem pozostawiają kapitalne wspomnienia. No i wywozi człowiek niezłą pigułę wiedzy.





# Pekin-Paryż przez Rzeszów

70 lat Automobilklubu Rzeszowskiego



OPRACOWAŁ: MACIEJ RZOŃCA  
ZDJĘCIA: [www.endurorally.com](http://www.endurorally.com)

Rajd Pekin Paryż jest jednym z najstarszych przedsięwzięć tego typu, pierwsza edycja rajdu odbyła się w 1907 roku.

W obecnej imprezie wystartowały samochody historyczne przeważnie ze sportową historią. Automobilklub Rzeszowski rozpocznie obchody swojego siedemdziesięciolecia organizując jeden z etapów legendarnego rajdu.

Całość Rajdu Pekin Paryż została podzielona na etapy z wyznaczonymi PKC-ami (punkt kontroli czasu) i PKP-ami (punkt kontroli przejazdu). Pomiędzy nimi zawodnicy startują w próbach specjalnych o właściwościach sportowych. Starty

i mety OS-ów są w pewnym sensie samoobsługowe; pomiar czasu jest zatwierdzany poprzez włożenie specjalnej karty do czytnika. Odpowiedzialnym za chronometryczność w czasie całego rajdu jest manufaktura wytwarzająca zegarki Frederique Constant.

6. Pekin Paris Motor Challenge 2016 rozpoczął się 12 czerwca w Pekinie. Uczestnicy zaczęli swoją przygodę przed Wielkim Murem, a po pokonaniu mongolskich stepów, trudnych dróg rosyj-



skich, przez Białoruś dotrą do Polski. Trasa rajdu ma dystans 13 700 km, jej pokonanie zajmie 35 dni. Metę z w Paryżu uczestnicy osiągną 17 lipca.

W Rzeszowie 107 załóg rajdowych pojawi się 7 lipca wieczorem, następnego dnia o godzinie 9:00 wyruszą do następnego odcinka.

Mieszkańcy Podkarpacia będą mogli podziwiać wyjątkowe samochody. Na przykład w kategorii do 1941 roku jedzie La France Tourer Speedster z 1917 roku, Bentley 4½ Tourer z 1926 roku, AC 16/40 Weymann Sedan z 1928 roku, American La France z 1915 roku, Rolls Royce Phantom II, Buick Special Convertible i Studebakera Coupe. W stawce młodszych aut, do roku 1941, będzie można oglądać Bristolę 403 z 1954 roku, Morgana plus 4, Alfę Romeo Giulietta TI, Hillmana Hunter, czy znanego z Jamesa Bonda Astona Martina DB6 (agent 007 co prawda jeździł Astonem Martinem DB5).

Automobilklub Rzeszowski jest odpowiedzialny za przygotowanie ceremonii startu z rynku w Rzeszowie oraz za dwa odcinki specjalne, które odbędą się w Lubenii i Bliziance. Oba odcinki znane są z Rajdu Rzeszowskiego, bywalcy wiedzą, że widowiskowa trasa sprzyja ciekawej rywalizacji historycznych modeli. ■

## Program 6. Pekin-Paris Motor Challenge 2016:

8 lipca 2016 roku

9:00 – 11:00 Start Rajdu Pekin Paris Motor Challenge 2016 – Rzeszów Rynek

9:20 – 11:20 Odcinek specjalny Lubenia

9:50 – 11:50 Odcinek specjalny Blizianka

11:00 – 12:00 Start Podkarpaccygo Rajdu Pojazdów Zabytkowych Rzeszów Rynek



# Polski 20 lat temu



**Właśnie rozpoczyna się - a właściwie już trwa - PZM 73. Rajd Polski (30 czerwca - 3 lipca), będący siódmą w sezonie 2016 rundą Rajdowych Mistrzostw Świata. Jakże inaczej wyglądał ten rajd 20 lat temu, jak bardzo zmieniły się rajdy...**

TEKST: MACIEJ RZOŃCA  
ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Taką rangę Rajd Polski ma piąty raz w swojej historii. Niestety, na starcie w Mikołajkach zobaczymy tylko kilka polskich załóg. Zapewne najpoważniejszą w tym względzie barierą dla większości potencjalnych uczestników z naszego kraju, była wysokość wpisowego wynoszącego minimum 2250 euro. To są jednak cenniki narzucone przez Promotora WRC i niewiele można z tym zrobić.

Tymczasem... 20 lat temu, w 1996 roku, 53. edycja Rajdu Polski – z bazą we Wrocławiu - była jedną z rund rajdowych Mistrzostw Europy. Okazała się jedną z najlepszych w historii tego rajdu (jako Mistrzostw Europy) dla polskich załóg. Przede wszystkim, po 20 latach oczekiwania, ponownie w klasyfikacji generalnej zwyciężyli "nasi". Sukces ten przypadł w udziale Krzysztofowi Hołow-



czycowi i Maciejowi Wisławskiemu (Toyota Celica 4WD). Wcześniej, w 1976 roku, ta sztuka udała się Andrzejowi Jaroszewiczowi i Ryszardowi Żyszkowskiemu w Lancii Stratos. Kolejne miejsca na podium w klasyfikacji generalnej wywal- →→

200 kilometrów po drogach Mazowsza.  
Małownicze drogi od Otwocka po Tłuszcz.

Itinerer, ciekawe trasy, niespodzianki, zagadki...  
Zakończnie przy wspólnym grillu.



## ZAPRASZAMY

Nieważne jakim motocyklem jeździsz,  
wybierz się z nami w poszukiwaniu przygody,  
wspólnie poznajmy uroki wschodniego Mazowsza.  
Zgłoszenia do 6 lipca **(klik)**  
A potem o wszystkim opowiemy...

i**auto**<sup>polska</sup>





czyli Dieter Depping i Fred Berssen oraz Yves Loubet z Michałem Koci (obie załogi Ford Escort Cosworth). Natomiast tuż za podium generaliki uplasował się Robert Herba z Arturem Skorupą (Toyota Celica 4 WD).

W rywalizacji w grupach i klasach było równie dobrze. Grupę N oraz klasę N-4 wygrała załoga Wiesław Stec/Maciej Maciejewski (Mitsubishi Lancer), ósma w klasyfikacji generalnej. Genialnie pojechał Waldemar Doskocz pilotowany przez Aleksandra Dragona (Renault Clio Maxi) zdece-



53. Rajd Polski był ostatnim startem w karierze Bogdana Herinka. Niestety, nie ukończył go z powodu awarii technicznej samochodu. Kilka tygodni później, dosyć niespodziewanie, poinformował o zakończeniu kariery sportowej. 10 stycznia 1998 roku zmarł na zawał serca w wieku 46 lat. ■





# Dramat Toyoty

OPRACOWAŁ: MACIEJ RZOŃCA  
ZDJĘCIA: SERWISY PRASOWE

Niezwykłe zakończenie miał tegoroczny wyścig 24h Le Mans. Około 200 sekund(!) przed zakończeniem dobowej rywalizacji awarii napędu uległa pewnie zmierzająca do zwycięstwa Toyota (prowadzona przez Kazuki Nakajimę).



W tej sytuacji pierwsze miejsce niespodziewanie przypadło ekipie Porsche 919 Hybrid w składzie Romain Dumas / Neel Jani / Marc Lieb (F/CH/D), która łącznie 384 razy okrążyła słynny tor. Drugą lokatę ze stratą 3 okrążeń zajął Stéphane Sarrazin / Mike Conway / Kamui Kobayashi (F/GB/J) Toyota TS050 Hybrid, trzecią – tracąc już 12 okrążeń

- Lucas Di Grassi / Loic Duval / Oliver Jarvis (BR/F/GB) w Audi R18. Dla Porsche było to 24 zwycięstwo w historii startów w Le Mans.

Samochód z numerem 5 (czyli Toyota prowadzona przez Nakajimę) miał awarię systemu kontroli ciśnienia doładowania – stwierdził lakonicznie po wyścigu dyrektor zespołu Hisa-

take Murata. Nie wiem, czy to z powodu turbosprężarki, czy nie, ale dane pokazywały brak ciśnienia doładowania. Tuż przed wystąpieniem tego problemu nie było żadnych anomalii w danych. Na poprzednim okrążeniu poczułem, że coś jest nie w porządku z samochodem – opowiadał z kolei sam kierowca. Inżynier powiedział, że bym nie najeżdżał

na krawężniki i po prostu jechał bez zwiększania obrotów. Pomyślałem: Co ja zrobiłem? Potem nagle zniknęła moc. Próbowaliśmy niemal wszystkiego, ale nic nie pomagało. Przetoczyłem się przez ostatnie okrążenie. Nie wiedziałem, co się stało. Wpadłem w panikę. W boksie musieli panikować tak samo jak ja. Jeżeli 100 milionów ludzi na świecie oglądało wyścig w telewizji, to teraz mamy 100 milionów nowych fanów Toyoty.

To dziwne uczucie, że tu jesteśmy – powiedział po wyścigu Oliver Jarvis z ekipy Audi. Wolelibyśmy widzieć tutaj chłopaków z Toyoty. Nie tak chcieliśmy zdobyć podium. Owszem ciężko walczyliśmy, wykonaliśmy swoją pracę, ale każdy się zgodzi, że nie tak chcieliśmy zakończyć wyścig. Nie znam chłopaków z Toyoty, ale przykro mi z ich powodu. Zdecydowanie mógłbym oddać to miejsce, aby zobaczyć ich jako zwycięzców i jak są nagradzani za swoją ciężką pracę.

Ekipa Audi także nie miała powodów do zadowolenia na mecie tegorocznego Le Mans. Co prawda udało im się „rzutem na taśmę” znaleźć się na podium.



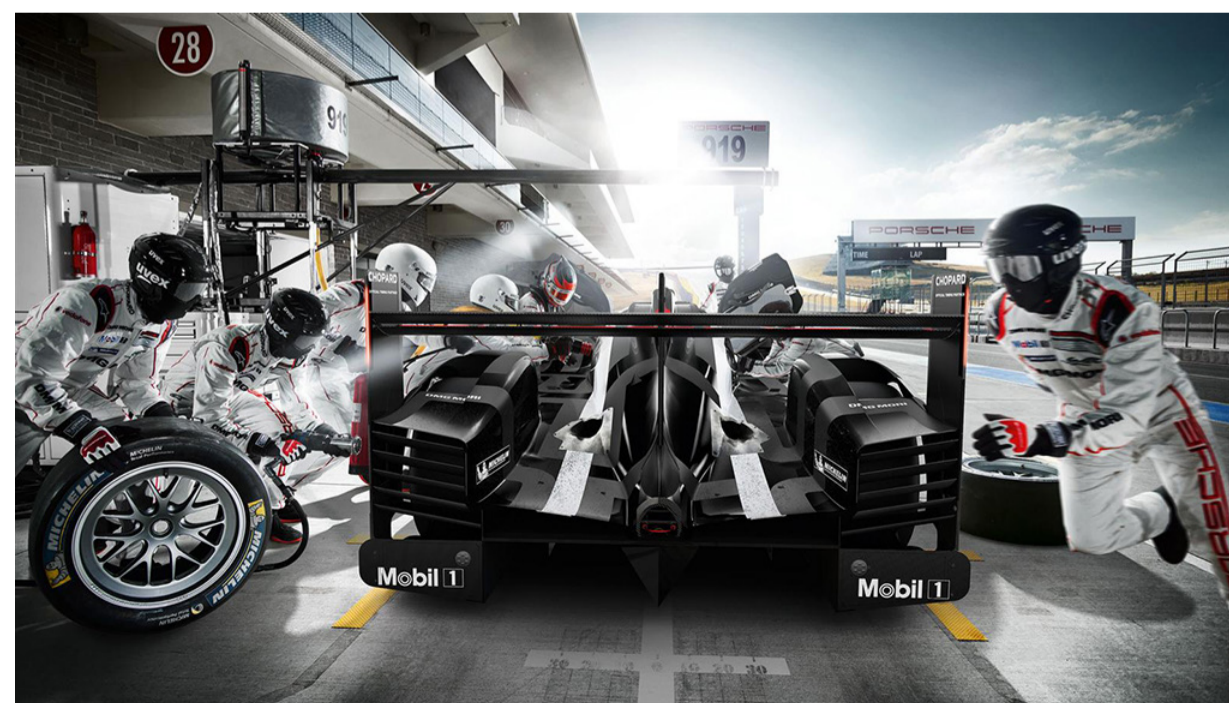
Jednak, gdyby nie pech Toyoty, Audi po raz pierwszy od 1998 roku nie znalazłoby się w pierwszej trójce na mecie.

Dla nas to był straszny wyścig - powiedział Lucas di Grassi. Podium jest miłą nagrodą, ale Audi nie miało osiągnięć, do tego ile razy byliśmy w garażu, ile napraw musieliśmy zrobić i ile czasu spędziliśmy na postojach... Mamy dużo pracy domowej do odrobienia po tym wyścigu. Toyota poprawiła się od zeszłego roku i Porsche pokazało swoje tempo. To podium pokazuje, że walczyliśmy, bez względu na problemy, które mieliśmy, ale musimy wrócić silniejsi. Jest długa lista, aby powiedzieć co u nas nie działa – dodał Loic Duval. Brakowało nam tempa.

Mieliśmy zbyt dużo problemów technicznych. Nie jesteśmy tu po to, aby zdobyć tylko podium, jesteśmy tu po zwycięstwo, więc ciężko się walczy w ten sposób.

## Wyniki 24 Heures Le Mans

1. Romain Dumas/Neel Jani/Marc Lieb (F/CH/D) Porsche 919 Hybrid 384 okr.
2. Stéphane Sarrazin/Mike Conway/Kamui Kobayashi (F/GB/J) Toyota TS050 Hybrid, -3 okr.
3. Lucas Di Grassi/Loic Duval/Oliver Jarvis (BR/F/GB) Audi R18, -12 okr.
4. Marcel Fässler/André Lotterer/Benoît Tréluyer (CH/D/F) Audi R18, -17 okr.
5. Gustavo Menezes/Nicolas Lapierre/Stéphane Richelmi (USA/F/MC) Alpine A450b-Nissan, -27 okr. (1. P2)
6. Roman Rusinow/Will Stevens/René Rast (RUS/GB/D) Oreca 05-Nissan, -27 okr. (2. P2)
7. Witalij Pietrow/Wiktor Szajtar/Kirił Ładygin (RUS) BR01-Nissan, -31 okr. (3. P2)
8. Nick Leventis/Danny Watts/Jonny Kane (GB) Gibson 015S-Nissan, -33 okr. (4. P2)
9. Pu Junjin/Tristan Gommendy/Nico de Bruijn (CHN/F/NL) Oreca 05-Nissan, -36 okr. (5. P2)
10. Memo Rojas/Julien Canal/Thaël Berthon (MEX/F/F) Ligier JS P2-Nissan, -36 okr. (6. P2).





# Prywatny cyrk Bernieego

TEKST: MACIEJ RZOŃCA

Książka „Formuła 1 to ja. Bernie Ecclestone” autorstwa Toma Bowera nie jest nowością na polskim rynku wydawniczym. W polskim przekładzie ukazała się w 2012 roku nakładem wydawnictwa Marginesy, ale stosunkowo niedawno wpadła w moje ręce.

Na szczęście – i tu już pewnie uprzedzę ton mojej recenzji – nie zapłaciłem za nią 54,90 zł zgodnie z wydrukowaną na okładce ceną, ale w wyprzedaży księgarni Matras za niecałe 20 zł.

Przeczytałem tę książkę kilkakrotnie odkładając ją na półkę, robiąc sobie kilkudniowe przerwy. Ze względu na główny temat – postać Bernieego Ecclestone oraz zakulisowych faktów od zarania Formuły 1 do dzisiaj – mój wzrok nie powinien oderwać się od pierwszej do ostatniej strony. Niestety, za każdym razem po pokonaniu kilkunastu-kilkudziesięciu kartek musiałem odetchnąć na jakiś czas, by zmusić się do przeczytania kolejnej porcji tekstu.

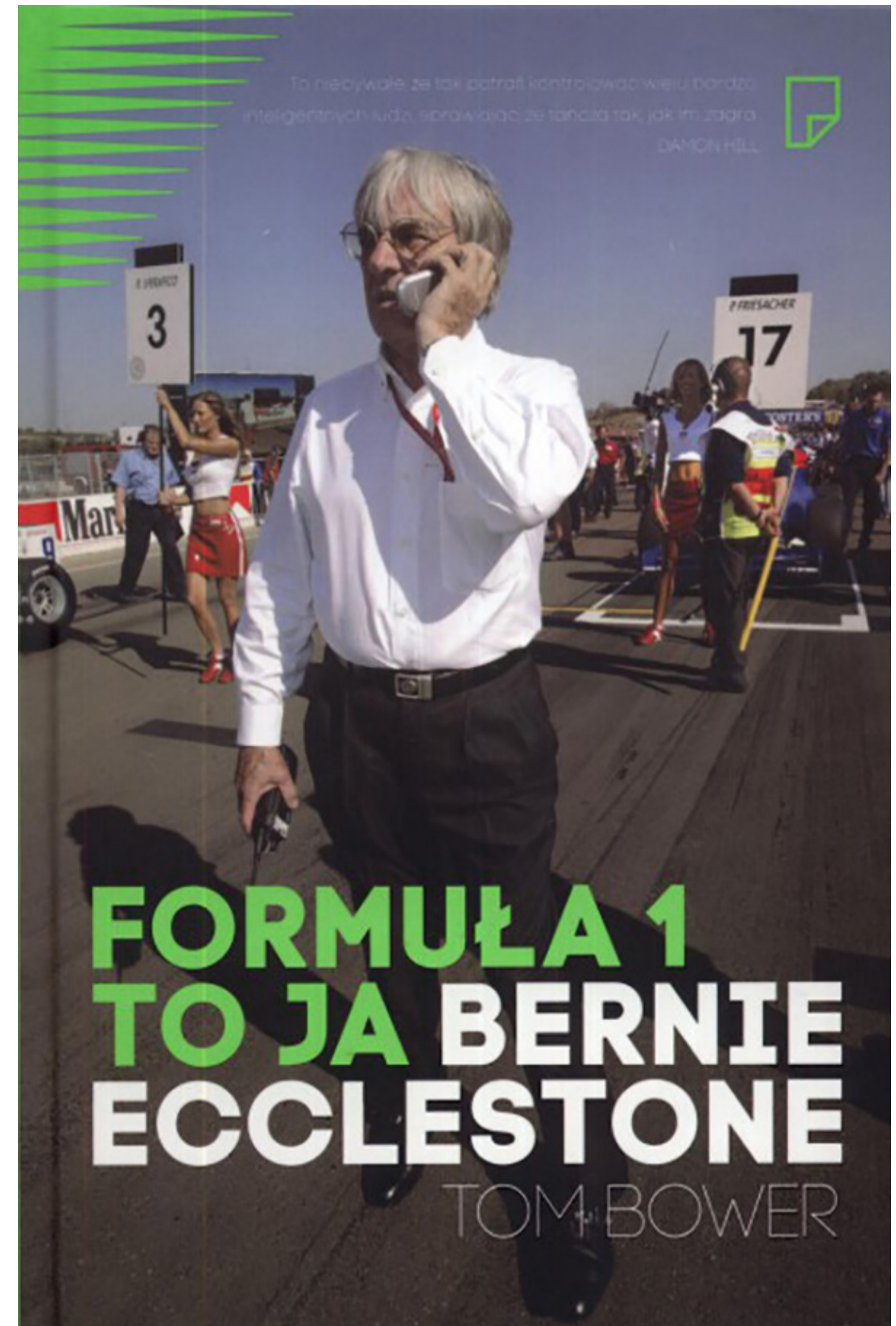
Zacznę od najbardziej błahej sprawy, czyli samego tłumaczenia i polskiego wydania. W książce jest mnóstwo dat, nawet po kilka na jednej stronie. Nie wiem, jaka jest pisownia w oryginalnym wydaniu (zresztą nie ma to znaczenia), ale czytanie prawie w każdym akapicie „w tysiąc dziewięćset osiemdziesiątym piątym roku jego los się odmienił”, a chwilę później „siedemnastego lipca tysiąc dziewięćset osiemdziesiątego piątego roku o wpół do dwunastej w południe” i znowu prawie w kolejnym akapicie „w kolejnym, tysiąc dziewięćset osiemdziesiątym szóstym roku Ecclestone...), i tak dalej, i tak dalej. Do tego należy dołożyć - także pisane słownie - kwoty różnych kontraktów i licznych transakcji. Inaczej pisząc, ucierpiała na tym przejrzystość tekstu, który przy okazji wydłużył się o kilka ładnych, ale zupełnie niepotrzebnych kartek.

Ale do rzeczy. Nigdy nie należałem do zagożrałych fanów Formuły 1. Generalnie wyścigi czy

rajdy samochodowe tak, jak najbardziej mnie interesowały, ale Formuła 1 „pachniała” mi nieco szpamerstwem, ekskluzywnością na wyrost i zbyt dużą hermetycznością jeśli chodzi o nowe zespoły czy nowe twarze kierowców. Po przeczytaniu powyższej książki zraziłem się do F1 jeszcze bardziej. Zobaczyłem niezbyt miły obraz - 86-letniego dzisiaj Ecclestone'a – który dużymi i małymi oszustwami, niszczeniem ludzi, kłamstwem i matactwem przeszedł drogę od lokalnego sprzedawcy motocykli i samochodów do praktycznie właściciela „cyrku” o nazwie Formuła 1. Zobaczyłem cwanego, małostkowego faceta, który chyba również śpiąc kombinował, jak wyrolować kolejne osoby, nawet najbliższych współpracowników. I zobaczyłem też nędzę moralną wielu wielkich w władz światowego sportu motorowego, którzy w zamian za pieniądze i stanowiska ustawiali ten sport tak, jak chciał ON. Ta książka sprawiła, że na pewno – nawet gdybym miał taką możliwość – nie wydam ani jednego euro, by na żywo oglądać ten sport.

Oczywiście, można powiedzieć, że Ecclestone był wizjonerem i doskonałym biznesmenem, który z hobby garstki entuzjastów wyścigów uczynił światowe show. Dziwić może, jak musiał być sprytny i bezwzględny, że nie trafił na lepszego od siebie, że zagrał na nosie także FIA.

W książce jest dużo – zdecydowanie za dużo – opisów transakcji handlowych, sporów praw-



nych i procesów sądowych przez które przebijał się Ecclestone. Pojawiają się wielkie nazwiska ze świata sportów samochodowych, m.in. Flavio Briatore czy Maxa Mosleya, niekoniecznie w sympatycznym świetle. Niewiele jest natomiast o samych wyścigach, zawodnikach czy zespołach.

Książka na dłuższą metę nuży i irytuje pokazując, jak przebiegłością i bezwzględnością można zostać jednym z najbogatszych ludzi świata (a na pewno Wlk. Brytanii). Pokazuje, jak mało w Formule 1 chodzi o prawdziwy sport, a jak bardzo o zarabianie kasy na wszystkich i wszystkim. ■



# Fenomenalny weekend Broniszewskiego



OPRACOWAŁ: MACIEJ RZOŃCA  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Tor wyścigowy Paul Ricard w pobliżu Le Castellet ponownie okazał się niezwykle szczęśliwy dla Michała Broniszewskiego. Warszawski kierowca, prowadząc na zmianę z Alessandro Bonacini i Andrea Rizzoli Ferrari 488 GT3 w barwach zespołu Kessel Racing, podobnie jak przed rokiem wygrał klasę Pro Am we francuskiej rundzie Blancpain Endurance Series (25 czerwca). Zespół zajął jednocześnie wysokie ósme miejsce w klasyfikacji generalnej wyścigu, w którym wzięło udział 57 ekip.

To był niemal perfekcyjny wyścig, chociaż nie brakowało przygód i emocji – powiedział na mecie Broniszewski. Po pechowym starcie w Silverstone pokazaliśmy, że gdy mamy konku-

rencyjny samochód, stać nas na zwycięstwo w klasie i wysokie miejsce w klasyfikacji generalnej. Zgodnie z przewidywaniami trudna była końcówka wyścigu, która odbywała się po

zmierzchu, ale na mojej drugiej, nocnej zmianie jechało mi się doskonale. Utrzymałem równe, bardzo szybkie tempo. Dzięki punktom za zwycięstwo umocniłem się na prowadze-

niu w łącznej punktacji sezonu serii Blancpain w klasie Pro Am. Teraz przed nami wyścig 24h Spa, który odbędzie się w ostatni weekend lipca. W Belgii będzie do zdobycia dużo punktów i być może tam rozstrzygną się losy walki o tytuł mistrzowski.

W trakcie 6-godzinnego wyścigu zespołowi Kessel Racing przydarzyła się dosyć niezwykła, nieco zabawna przygoda. Otóż, gdy Broniszewski wysiadł z Ferrari po swojej nocnej zmianie, a miejsce w fotelu zajmował Andrea Rizzoli odpadły... drzwi auta. Ich zamocowanie spowodowało stratę kilkudziesięciu sekund, ale na szczęście nie wpłynęło to na końcowy rezultat polsko-włoskiej ekipy.

Na tym nie skończyła się świetna passa naszego kierowcy. Kilkanaście godzin później Broniszewski wzięło udział w dwóch wyścigach serii Blancpain GT Sports Club. Do tego celu wypożyczył Ferrari 458 Italia GT3 od zespołu Rinaldi Racing. Do wyścigu kwalifikacyjnego (25 minut) wystartował z drugiego



poła i wkrótce później - po błędzie rywala - był zmuszony wraz z dwójką innych kierowców do ścięcia szykany. W rezultacie cała trójka otrzymała karę drive through, co przesunęło Broniszewskiego na szesnaste miejsce, ale po powrocie na tor dzielnie odrabiał straty i ukończył kwalifikacje na ósmej pozycji. 40-minutowy wyścig główny, to bardzo szybka, równa jazda, dzięki której Polak systematycznie poprawiał swoją lokatę. Ostatecznie zdołał awansować na trzeci stopień podium.

Sobotni wyścig Endurance, który zakończył się o północy

dał mi się mocno we znaki – powiedział później Broniszewski. W niedzielę odczuwałem jeszcze skutki zmęczenia i krótkiego snu, chociaż oczywiście pozostały wspaniałe wspomnienia! Dziś od rana czekały mnie obowiązki związane ze startem w serii Sports Club. W sesji kwalifikacyjnej wywalczyłem drugie pole startowe. Niestety, na pierwszym okrążeniu musiałem ominąć szykanę, aby uniknąć zderzenia z rywalem, który popełnił błąd. Uważam, że nie zasłużyłem na karę, ale trudno. W końcu musiałem ścigać konkurentów. Udało mi się wspiąć na ósme miejsce. Drugi wyścig przebiegł już bez podobnych przygód. Wspaniale było stać na podium pod łopoczącą nad głową biało-czerwoną flagą!

Dzięki zdobytym w tych dwóch wyścigach punktom Broniszewski awansował na pozycję lidera (48 pkt) Blancpain GT Sports Club. Kolejne miejsca zajmują Włosi Mario Cordoni (38 pkt), Daniele Perfetti (33) oraz Francuz Nicolas Misslin. Kolejny start naszego kierowcy, to trzecia runda Blancpain Sprint Series na torze Nurburgring (2-3 lipca). ■







# Puchary pełne słońca



FLY-RACE-FOTO  
Ewa Dąbrowska

TEKST: ZUZANNA GAWOR-KOTKOWSKA  
ZDJĘCIA: EWA DĄBROWSKA

W sobotę 25.06.2016 team Mad Cat's Garage w 6-samochodowym składzie startował w III Rundzie Pucharu Toru Słomczyn, organizowanej przez Automobilklub Rzemieślnik.

Warunki były straszne - był to jak dotąd najcieplejszy dzień w roku, więc ciężko było z koncentracją. Staneli jednak na wysokości zadania. Udało się pierwszy raz w tym sezonie wyjąć 1 miejsce w klasyfikacji samochodów RWD, a zdobył je sam "Kocur", czyli SzeF Wszystkich SzeFów w Mad Cat's Garage. Precyzyjna jazda, spokój, dobre przestudiowanie mapy trasy i prawidłowa linia przejazdu zapewniła zwycięstwo ciężkim BMW E36 oraz 4 miejsce w klasie K2 (pojemność silnika do 2000 ccm). Innym nie poszło wcale

gorzej. Adam Lipiec, czyli totalna świeżynka w zespole uzyskał 1 miejsce w klasie K2 (do 1400 ccm), na 4 miejscu w tej samej klasie uplasował się Łukasz Piotrowski - kolejny świeżak w motorsporcie. Agnieszka Korzeniowska zajęła 5 miejsce w trudnej klasie K3 (do 1600). Tam, gdzie spodziewano się dobrego wyniku - czyli u Zuzy Kotkowskiej - tego wyniku nie było. Jeden błąd i wylot z trasy odebrał 4 miejsce w klasie K2, z finałem na 7 miejscu. Takie miejsce zajął też Janek Rudak w klasie K4.



"PTS to jedna z najtrudniejszych dla nas imprez. Odcinek o długości 2,5km jest bardzo kręty i nierówny. W każdej chwili można spodziewać się poślizgu, a trasa jest słabo widoczna. Mimo to jechaliśmy bez pilotów, bo dla naszych małych aut 70-100 kg dodatkowej masy może być zgubne. Jesteśmy bardzo zadowoleni z wyników i z tego, że wszystkie auta wytrzymały to wyzwanie w upale, kurzu i na sporych nierównościach. To pierwszy PTS w tym sezonie, z którego przywieźliśmy aż 4 puchary" (przyp. 2 w klasie Pań).

W niedzielę 26.06.2016 reprezentanci Mad Cat's Garage - Kuba Kosiński (za kierownicą) i Małgo-

sia Galas (na prawym fotelu) startowali w Rally Czerwińsk, organizowanym przez Auto Koło Centrum. Impreza nie zalicza się do żadnego z mazowieckich cykli, więc załoga traktowała ją głównie treningowo. Tutaj też było bardzo precyzyjnie, bezbłędnie, załoga dała z siebie wszystko, a auto mimo upału spisało się na medal. Zapowiadało się 1. miejsce w klasie K4 i 2. miejsce w klasyfikacji generalnej, niestety, w wynikach końcowych załoga spadła na 2. miejsce w klasie pojemnościowej i 3. w generalce. Mimo tej sytuacji są bardzo zadowoleni z wyniku i zaliczają rajd do udanych.







TEKST I ZDJĘCIA: **TOMASZ CIECIERZYŃSKI**

Arcyciekawe samochody: Polskie Fiaty 125p, Polonez, Fiat X1/9, Volvo Amazon, Saab 69 GL, Saab Sonett, Fiat 500, Alfa Romeo Alfasud, Mercedesy i Jaguar.

**23** czerwca odbyła się 3. runda rajdowych mistrzostw Polski w jeździe na regularność. Na starcie, który odbył się przed siedzibą Automobilklubu Polski znalazła się rekordowa w tym roku liczba 23 pojazdów. Byłoby ich więcej, podobnie jak i kibiców, gdyby nie temperatura, która w chwili startu wynosiła 34 stopnie Celsjusza w cieniu. Samochody bez klimatyzacji, bo przed 35 laty klimatyzacja

była rarytasem. Przypuszczam, że tym rajdzie posiadał ją może jeden, dwa samochody; typowałbym Jaguara lub Mercedesa, może Porsche. Rajd był rywalizacją „wspaniałych mężczyzn w swoich wspaniałych maszynach”. Uczestniczyli w nim rutynowani zawodnicy jak Jacek Miller (Fiat X1/9), Stanisław Postawka (Porsche 911), Jacek Grochowski i Robert Burchard (w Polskich Fiatach 125p). Liderem tegorocznej pol-



skiej klasyfikacji był Jacek Miller. Żeby lepiej wczuć się w atmosferę zawodów ruszyliśmy trasą rajdu, 36-letnim Polonezem. Otwarte okna zapewniały przewiew i jechaliśmy w komfortowych warunkach, w przeciwieństwie do wielu uczestników rajdu, którzy w trosce o temperaturę silnika, podróżowali z włączonym ogrzewaniem. A musieli oni podróżować niebywale precyzyjnie, z dokładnością co do sekundy, nie tylko na mecie danego odcinka, ale i w każdym punkcie trasy. Na tym polegają rajdy na regularność.

Do rajdu dopuszczone były samochody wyprodukowane przed 1985 rokiem i podzielone na 2 klasy: **Sportową**, w której można było używać elektronicznych przyrządów nawigacyjnych, które pomagają osiągać precyzję jazdy z dokładnością ułamka sekundy.

**Tradycyjną** (bez elektronicznych wspomagaaczy), zazwyczaj grupa ta jeździ z niższą prędkością przeciętną, z możliwością używania stopera i kalkulatora.

Oddzielnie były klasyfikowane **Youngtimery** z lat 1985 – 1990. →







Trasa o długości 110 km, w tym próby sportowe, oczywiście na regularność, liczyły 75 km. Ostatnią, prawie 2 kilometrową próbę, zlokalizowano na Autodromie Automobilklubu Polski na Bemowie.

Rajdy nie są łatwe, wystarczył jeden mały błąd i rutynowana załoga, Robert Burchard z Karolem Jaskłowskim (fot. 3), zajęła jedno z ostatnich miejsc. A bardzo im kibicowaliśmy i uważaliśmy za faworytów imprezy. W Grupie Sportowej pierwsze miejsce zajęli Marta i Bartek Kosowscy w Saabie 96 GL (fot. 1). W Grupie Tradycyjnej pierwsze miejsce zajęli Adrian Urbański i Sebastian Czerwiński na Volvo Amazon (fot. 2). W Youngtimerach Piotr Pietras i Jolanta Pietras w Mercedesie 201.

Reasumując: w rajdzie startowały wspaniałe samochody, dające wspaniałe doznania zarówno



załogom jak i oglądającym ich miłośnikom zabytkowej motoryzacji. Niektórzy z nich przyjechali kultowymi, zabytkowymi pojazdami. Przykładem jest „nasz” Polonez, własność Krzysztofa Karpowicza byłego „ściganta”, uczestnika Rajdu Monte Carlo Historique, wielkiego entuzjasty motoryzacji, dzięki któremu z Poloneza obejrzelismy większą część rajdu. Na mecie rajdu także zobaczyliśmy kilka interesujących samochodów, chociażby pływający samochód Volkswagena z czasów wojny czyli Schwimmwagen.

Tego typu impreza jest czymś pośrednim pomiędzy złotami zabytkowych samochodów, a „prawdziwym ściganiem”. Na pewno nie niszczy tak startujących, wychuchanych samochodów jak prawdziwe szybkościowe rajdy. Na pewno nie



jest tak kosztowna jak prawdziwe rajdy, a także daje dużo przyjemności. Jest także wspaniałym spotkaniem towarzyskim, a dla niektórych i doskonałym treningiem przed dużymi rajdami na regularność, takimi jak Rallye Monte Carlo Historique. Nie byłem dotąd orędownikiem rajdów tego

typu, ale po tym co zobaczyłem i po rozmowach z zawodnikami i organizatorami zmieniłem zdanie, bo tylko krowa zdania nie zmienia. Sądzę, że rajdy na regularność będą w najbliższym czasie zdobywały coraz większą popularność. Będę się starał wystartować w najbliższej edycji. ■





# Wydarzenia i rocznice: czerwiec 2016

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

## Narodziny gwiazdy

28 czerwca 1926 roku przedstawiciele dwóch ówczesnie największych niemieckich producentów samochodów - Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG) oraz Benz & Cie. - podpisali porozumienie, na mocy którego doszło do połączenia obu firm. Tak narodził się obecny koncern Daimler AG i jego renomowany znak towarowy: otoczona wieńcem laurowym trójramienna gwiazda.

Sytuacja gospodarcza Niemiec w czasie I wojny światowej była bardzo trudna, a po jej zakończeniu, w wyniku nałożonych kontrybucji wojennych, jeszcze się pogorszyła. Kryzys dotknął

także branżę motoryzacyjną, a więc także firmy Gottlieba Daimlera i Carla Benza - „dwóch najstarszych i największych niemieckich wytwórni samochodów”, jak zanotowano w publicznym komunikacie na temat ich fuzji sprzed 90 lat. Rok przed połączeniem oba przedsiębiorstwa wyprodukowały razem niemal 6 tysięcy pojazdów, zatrudniały ponad 15 tysięcy osób i osiągnęły łączne przychody w wysokości około 104 mln reichsmarek.

Bliska współpraca obu firm odegrała nieocenioną rolę w ich późniejszym przetrwaniu. Kluczowe okazały się tu: standaryzacja gamy mode-



lowej oraz wspólne działania w obszarze rozwoju, projektowania, produkcji i sprzedaży. Korzenie jednego i drugiego przedsiębiorstwa sięgały 1886 roku - Carl Benz i Gottlieb Daimler niezależnie zbudowali wówczas swoje pierwsze automobile. Trzy dekady później ich wytwórnie wciąż ze sobą konkurowały, oferując pojazdy pod własnymi, rozpoznawalnymi markami. W 1926 roku doszło do połączenia obu firm - początkowo z biurem handlowym w Berlinie i fabrykami w Mannheim i Gaggenau (Benz) oraz w Untertürkheim, Berlinie-Marienfelde i Sindelfingen (Daimler). Już na samym początku główną siedzibę administracyjną Daimler-Benz AG zlokalizowano w Stuttgarcie-Untertürkheim. Fuzja opierała się na podpisanym w maju 1924 roku porozumieniu o wspólnym interesie. Na jego podstawie już w 1925 roku obie firmy uruchomiły wspólne przedstawicielstwo handlowe.

Symbolem fuzji było nowe logo marki Mercedes-Benz, jako znak towarowy zarejestrowane



w lutym 1925 roku. Daimlerowska gwiazda Mercedesesa łączyła się w nim z wieńcem laurowym, którym oznaczano produkty Benza. Oryginalne znaki towarowe obu firm pochodziły z 1909 roku i do czasu połączenia były systematycznie modyfikowane - w ten sposób już na wczesnym etapie rozpoczęła się ich komunikacja wizualna w branży motoryzacyjnej. Początkowo w reklamach i innych publikacjach Daimler-Benz AG pojawiał się zarówno symbol nowej marki Mercedes-Benz, jak i poprzednie logotypy obu przedsiębiorstw.

Krótko po fuzji nowa firma udowodniła swoją siłę i przetrwała Wielką Depresję oraz światowy kryzys gospodarczy końca lat 20. Poza efektem synergii i wykorzystaniem większych zdolności produkcyjnych było to zasługą między innymi nowo opracowanej polityki modelowej. Doprowadziła ona do powstania bardziej kompaktowych pojazdów, takich jak innowacyjny Mercedes-Benz 170 (W 15) z 1931 roku.



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

**KONTAKT Z REDAKCJĄ**

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

**DYSTRYBUCJA ANDROID/iOS/WINDOWS**

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

Zdjęcia na okładkach: Mirosław Rutkowski



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