

iauto ^{polska}

Numer 34, 6 lipca 2016



Każdy posiadacz samochodu dwa razy jest szczęśliwy. Po raz pierwszy, kiedy kupił nowy (lub używany) samochód i po raz drugi, kiedy go sprzedaje.

Ten stereotyp, z wielką już brodą sięgającą czasów motoryzacyjnego boomu w PRL-u, jak każdy stereotyp ma się do rzeczywistości, co najwyżej, średnio. Najczęściej jest mało sensowną figurą słowną.

Mawiało się kiedyś, że nie należy kupować samochodów na „F” (Fiatów, Fordów i francuskich), co jest oczywistą bzdurą. Też pochodzi to powiedzenie z czasów PRL-u.

Takich bardziej czy mniej dowcipnych powiedzeń można znaleźć mnóstwo, a to że nie ma jak niemieckie auto, a to, że ropniak zimą nie odpali, albo też, że bez gwiazdy nie ma jazdy, a sportowe samochody gwarantują wielkie powodzenie wśród urodzanych pań i panien.

Najśmieszniejsze jest to, że zawsze na potwierdzenie znaleźć można przykłady z życia wzięte. Co prawda przytaczający owe przykłady powołują się na opowieści kolegi, sami bowiem mają zgoła inne doświadczenia, ale przecież kolega...

Do czego zmierzam rozwodząc się nad opiniami rozgłaszanymi z przekonaniem godnym lepszej sprawy? W zasadzie do niczego. Mam tylko cichą nadzieję, że przywołując istnienie plotki przypomnę Czytelnikom iAuto, że nie wszystko złoto, co się świeci, a świat wcale nie jest czarno-biały. Nie wiem tylko, czy trzeba Wam to przypominać, wszak pedał gazu w Waszych autach może być wciskany z różną siłą. I nie zawsze w położenie „dno”. O czym sam staram się pamiętać ruszając spod świateł...

Szerokiej drogi



Mirosław Rutkowski



Prezentacje
VW Golf VII TSi - str. 4



Technologie
Silniki Diesla cz. 2 - str. 7

Wydarzenia
Pagody w Stacji Mercedes - str. 9
Samochód roku Playboya - str. 10
Pożegnanie z Polskim - str. 14



Ludzie i maszyny
Pomnik techniki - str. 17



Sport
W upale i w kurzu - str. 18
Wyścigi górskie Limanowa - str. 20
Passa trwa - str. 22

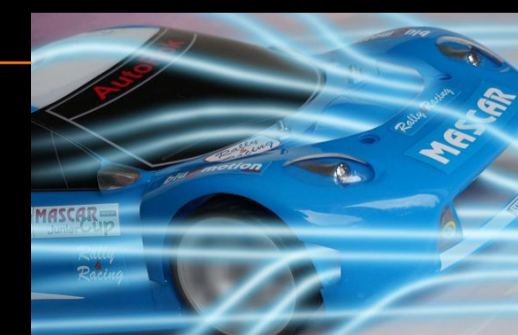


Patronat iAuto
Radość z jazdy - str. 24
Motul Królewski Puchar Lata - str. 28



Relaks
Mniejsza skala - str. 32

Felieton
And the winner is... - str. 35



Kalendarium
Kalendarium - str. 37



Budzi emocje

VW Golf VII TSi

TEKST: TOMASZ CIECIERZYŃSKI
ZDJĘCIA: MIROŚLAW RUTKOWSKI

Już sam dźwięk podjeżdżającego Golfa VII R 2.0 wzbudził dreszczyk emocji. Najmocniejszy w historii Golf z sportowej serii R oferuje 300 KM. Do osiągnięcia pierwszych 100 km/h potrzebuje tylko 4.9 s, z dużą łatwością przekracza także 200 km/h.

Banalny z wyglądu, niewyróżniający się niczym, sprawia wrażenie trzydrzwiowego Golfa po lekkim tuningu, w którym zastosowano inny zderzak przedni, szersze felgi i opony oraz zmodyfikowano wydech dodając dwie podwójne końcówki układu wydechowego. Luksusowe, per-

fekcyjne, aż nudne wnętrze robi pozytywne wrażenie. Konsola środkowa, system multimedialny i skrzynia biegów jest identyczna jak w seryjnym Golfie. Osobiście uważam, że we wnętrzu sportowego Golfa z serii „R” brak akcentów podkreślających jego sportowy charakter... z wyjątkiem doskonale

wyprofilowanych, sportowych świetnych foteli i niebieskiego podświetlenia zegarów. I tylko to różni go od seryjnego Golfa. Samochód jest zdecydowanie lepszy niż pierwsze wrażenie, które w miarę poznawania tego samochodu będzie coraz lepsze. Już odpalenie silnika, jego gang sprawi przyjemność każ-

demu zwolennikowi sportowych samochodów. Samochód rusza jak wystrzelony z katarpulty i jest w stanie zostawić za sobą większość mocnych BMW, Mercedesów, Audi, Porsche Caymana i Boxtera czy Subaru STI. Wszystko to za sprawą 2-litrowego silnika benzynowego o mocy 300 KM z momentem obrotowym 380 Nm. i z 6 – biegową przekładnią automatyczną DSG z napędem 4Motion, który sprawdza się w każdych warunkach na drodze. Olbrzymia przyjemność jazdy doznamy prowadząc dynamicznie ten samochód po zakrętach. Prowadzi się zadziwiająco dobrze, żadnej podsterowności tylko neutralność, tak że możemy nawet pokusić się o wyłączenie kontroli trakcji czyli ESC. Mnie



zainteresował system zmieniający charakter samochodu - Driving Mode Selection połączony z DSC dający możliwość wyboru 5 trybów pracy podzespołów: Comfort, Normal, Race,

Eco i Individual. Zaczęliśmy od RACE, obudziliśmy bestię, usłyszeliśmy zaskakujący, chrapliwy, podniecający jakże sympatyczny ryk silnika potęgujący się gdy wystrzeliliśmy do ➔➔





przodu jak z katapulty. Automatycznie wszystko zaczęło działać w trybie sportowym, a raczej wyścigowym. Zawieszenie stało się bardzo twarde, usztywnił się układ kierowniczy, a skrzynia DSG stała się bardziej sportowa. Golf R prowokuje do szybkiej jazdy po zakrętach, trzymając

się w szybkich zakrętach fantastycznie, a wspaniale wspierał go w tym elektronicznie sterowany mechanizm różnicowy i system 4Motion. Wydaje się, że moglibyśmy jeździć w trybie Race bez końca, ale oczywiście sprawdziliśmy system ECO. Samochód stał się mając

statycznie poruszającym się pojazdem na dojazd do pracy, na zakupy lub do kościoła i palił wtedy połowę mniej benzyny. Reasumując jest kompaktowy, trzydrzwiowy pojazd o banalnym wyglądzie, do jazdy na co dzień, który może zmienić się w sportową bestię poruszającą się znacznie szybciej niż rywale. Za tę przyjemność w wersji ze skrzynią DSG należy zapłacić 157290 zł., a z manualną skrzynią biegów 149190 zł. Porównując te ceny z samochodami o podobnych osiągnięciach okazuje się że nasz R jest najtańszy.

Pierwszy rasowy, sportowy Golf z literką „R” ukazał się w 2002 roku. Był to Golf serii IV z 6 – cylindrowym silnikiem VR6 o pojemności 3.2 litra i mocy 241 KM i momencie obrotowym 320 Nm. Jego następcą Golf V miał moc 250 KM i mechanizm 4Motion odpowiadający za napęd wszystkich kół. Coraz ostrzejsze normy emisji spalin spowodowały, że VW Golf „pozbył się dwóch cylindrów” i powstał Golf VI z 4 cylindrowym silnikiem o pojemności 2 – litry i mocy 270 KM, oczywiście z turbodoładowaniem. Dzisiaj Golf R mimo okrojonej pojemności do „tylko” dwóch litrów oferuje moc aż 300 KM., a wszystko to świadczy to o niebywałym postępie jaki odbywa się w ciągu ostatnich 10 lat. ■



Silniki Diesla

cz. 2

TEKST: MARIUSZ LEŚNIEWSKI
ILUSTRACJE: MARIUSZ LEŚNIEWSKI, WIKIPEDIA

Kamieniem milowym w udoskonalaniu silników diesla przeznaczonych do napędu samochodów osobowych stało się połączenie technologii wtrysku bezpośredniego i turbodoładowania. Oczywiście symbioza tych dwóch rozwiązań nie miała by sensu gdyby nie ogromny postęp jaki dokonał się w elektronice samochodowej.

Innowacyjne 25 lat.

Lata 1982 – 2007 to okres wprowadzenia wielu przełomowych technologii dzięki którym silniki wysokoprężne stały się wyraźnie bardziej oszczędne od jednostek benzynowych o porównywalnej pojemności i mocy dysponując znacznie większym momentem obrotowym w szerokim zakresie prędkości obrotowych silnika. Wreszcie po prawie stu latach od opatentowania silnika wysokoprężnego kultura pracy diesla pozwalała na powszechne zastosowanie go zarówno w małych miejskich samochodach jak i dużych luksusowych limuzynach.

Diesel na dobre zerwał z stereotypem smrodliwego, powolnego samochodu, a stale rosnąca liczba posiadaczy potrafiła docenić jego praktyczne walory.

Turbodiesle dla ludu.

Volkswagen na początku lat 80-tych ubiegłego wieku zaprezentował pierwszego turbodiesla w Golfie I generacji, który jak na tamte czasy (1986

rok) zadziwiająco żwawo radził sobie z niewielką masą pojazdu. Rozszerzenie gamy silników o tę 70 konną jednostkę w tym najpopularniejszym na rynku niemieckim modelu bezpośrednio przyczynił się do jej wielkiej popularności. Kolejnym krokiem niemieckich inżynierów była premiera silnika z wtryskiem bezpośrednim w Audi 100 mająca miejsce w 1989 roku. Sama idea wtrysku paliwa wprost do komory spalania nie była nowa, lecz tak naprawdę chodziło o skonstruowanie silnika który sprosta wymogom tego typu technologii, a nie było łatwo...

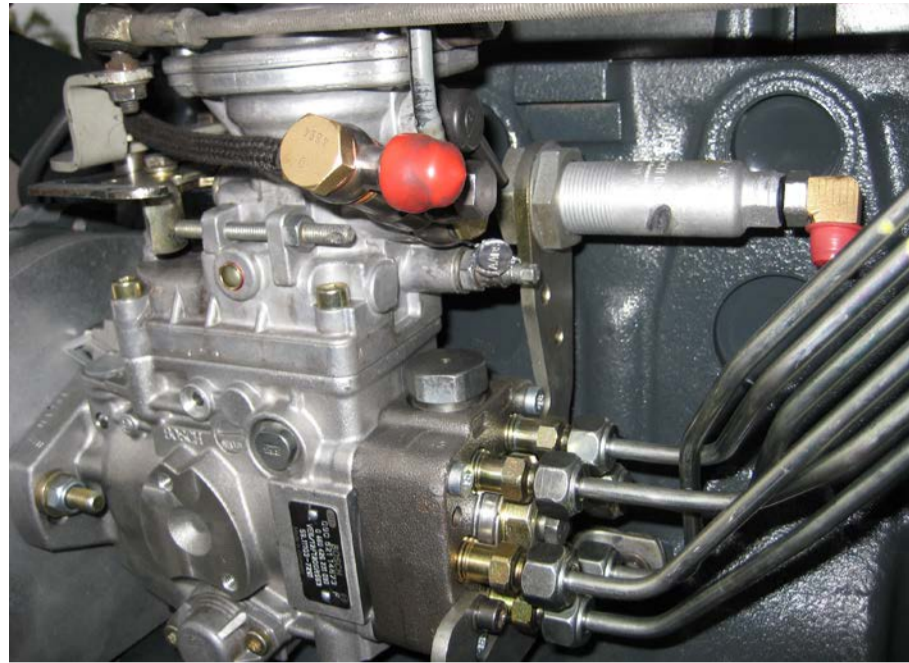
Włoski falstart...

...o czym przekonali się najpierw Włosi – jeszcze w 1986 roku – montując we Fiacie Croma diesla z bezpośrednim wtryskiem. Przyjmuje się powszechnie iż było to pierwsze wieloseryjne zastosowanie tego typu silników w samochodzie osobowym, niestety kultura pracy takiej nie do końca dopracowanej jednostki pozostawiała wiele do życzenia. Motor pracował nad →→

wyraz twardo i głośno co skutecznie odstraszało przyszłych nabywców. Na prawdziwe TDI świat motoryzacji musiał poczekać jeszcze 3 lata.

Pomocna elektronika.

Wspomniany wcześniej pierwszy diesel z bezpośrednim wtryskiem Audi czyli TDI (z ang. Turbo Diesel Direct Injection), mający debiut w 1989 roku to silnik wysokoprężny wyposażony w rozdzielaczową pompę wtryskową sterowaną elektronicznie. Ten mający pojemność 2,5 litra pięć-cylindrowy motor generował moc 120 KM oraz potrafił wygenerować maksymalny moment obrotowy równy 265 Nm przy 2250 obrotach wału korbowego na minutę. Na tamte czasy były to parametry których nie sposób był osiągnąć jakkolwiek inny diesel w samochodzie osobowym. Oczywiście poza uwarunkowaniami konstrukcyjnymi dotyczącymi zarówno głowicy silnika jak i układu korbowo-tłokowego zmian w stosunku do diesla o wtrysku pośrednim było znacznie więcej, lecz kluczową rolę odegrało elektroniczne sterowanie pompy wtryskowej i osprzętu silnika. Dzięki realizacji prostych z dzisiejszego punktu widzenia algorytmów sterujących pracą poszczególnych układów udało się osiągnąć w miarę stabilną pracę silnika, zniwelować drgania i poziom hałasu. Silnik oczywiście współpracował z turbosprężarką, co bezpośrednio wpłynęło na wydajność jednostki. Pompa wtryskowa rozdzielaczowa (rotacyjna) była w stanie wygenerować maksymalne ciśnienie wtrysku na poziomie 900 bar, co było wartością prawie dwukrotnie wyższą



Bosch distribution injection pump – Pompa wtryskowa, rozdzielaczowa, rotacyjna, sterowana elektronicznie, stosowana w silnikach TDI.

w stosunku do 300-400 barów które wytwarzały wtedy wtryskowe pompy sekcyjne.

Kultowe 1.9 TDI.

Rok 1991 to narodziny słynnej jednostki 1.9 TDI która przy deklarowanej mocy 90 KM potrafiła zadowolić się 4 litrami oleju napędowego na dystansie 100 kilometrów. Silnik na samym początku montowano w popularnym modelu Audi 80, później w 1995 roku przeszedł on modyfikację i zadebiutował w Audi A4 gdzie osiągnął moc 110 KM. Wyższa moc to bez wątpienia zasługa współpracy z turbosprężarką nowej generacji która posiadała kierownice sterujące wylotem spalin co pozwoliło na uzyskanie lepszej reakcji już z dolnego pułapu obrotów silnika. Lata eksploatacji potwierdziły bezawaryjność silników TDI w stosunku do jednostek z wtryskiem pośrednim gdzie skomplikowana budowa komory spalania znacznie zwiększała ryzyko uszkodzenia głowicy bądź jej uszczelki. Silniki 1.9 TDI cieszyły się wielką popularnością z uwagi na prostą budowę i wydajną eksploatację. Dopiero zastosowanie skomplikowanego zasilania za pomocą pompowtryskiwaczy w 2000 roku spowodowało nadszarpnięcie dobrej opinii na temat 1.9 TDI ale o tym w następnym odcinku cyklu o silnikach Diesla. ■

cdn.



Pompa sekcyjna powszechnie używana do lat 90tych XX wieku.



OPRACOWAŁ: MIROŚLAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

W sobotę, 2 lipca pod Stacją Mercedes na warszawskim Powiśle zaparkowały Pagody. Do letniego pawilonu przyjechali fani marki zrzeszeni w W113 Pagoda SL Klub Polska, a wraz z nimi na Powiśle przybyły prawdziwe perełki motoryzacji.

Ten model Mercedesa w latach 60. ub. w. zyskał miano kultowego auta. Określenie „Pagoda” wzięło się z wklęsłego kształtu dachu (wersji hardtop), który przypominał zadachnięcie dalekowschodnich świątyń. Pierwszy model z tej serii został zaprezentowany w salonie genewskim w 1963 r. i był następcą sportowego 300 SL Roadster. Pagodę produkowano do 1971 r. Powstało 48912 samochodów. Projektantem Pagody, jak i wielu ówczesnych Mercedesów klasy wyższej, był Francuz Paul Bracq, który, w ubiegłym roku odwiedził Polskę. Stworzone przez niego nadwozie roadstera, w swoich czasach, uchodziło za bardzo nowoczesne. Obecnie Pagoda jest jednym z najpopularniejszych i najbardziej poszukiwanych samocho-

dów klasycznych. Wśród słynnych posiadaczy tego modelu można wymienić Audrey Hepburn, Sopię Loren, Johna Lennona, Johna Travoltę, Colina Powella, Tinę Turner i Kate Moss. ■



Samochód Roku Playboya

TEKST I ZDJĘCIA: KLAUDIUSZ MADEJA

Jedną z najkrótszych nocy w roku niektórzy mają okazję spędzić na Gali Playboya. Pytanie brzmi, co bardziej interesuje przybyłych? Samochody, gwiazdy, a może podawane tam specjały...?



Z naszych obserwacji wynika, że wszystko po kolei. Jeszcze przed oficjalnym rozpoczęciem imprezy przybywają gwiazdy, czyli osoby znane, głównie z tego, że są znane. Idą w parach lub pojedynczo po czerwonym dywanie rozłożonym między dwoma szpalerami nagrodzonych aut. Wyniki znane są już wcześniej, a podczas gali wręczane są symboliczne nagrody. Tu

królują fotoreporterzy. Ustawione po bokach auta tylko im przeszkadzają w przemieszczaniu się i robieniu kolejnych zdjęć. W ruch idą też kamery i mikrofony. Nie są to jednak atrybuty znanych, największych kanałów telewizyjnych. Raczej portale internetowe lub mniej znane kanały tv. Zaś pytania zadawane gwiazdom, niekoniecznie dotyczą motoryzacji. Już przy samym wejściu do



Pałacu Zamoyskich, gdzie impreza się corocznie odbywa, obowiązkowa „ścianka”, do której ciężko się dopchać, a jeszcze trudniej wejść do środka, bo ustawiają ją tuż przy drzwiach wejściowych. Nie ma chyba nikogo, poza organizatorami, kto jest w stanie zliczyć wszystkie znane postaci, jakie tego wieczora przybywają na tę imprezę. Tym bardziej, że udają się one przeważnie od razu do „Strefy VIP”, pilnie strzeżonej przez rosłych panów w garniturach. Prawdopodobnie szytych na miarę, bo obwód bicepsa czy uda u niektórych daleki był od „ogólnie przyjętych norm”... Bywa że pod koniec imprezy, celebryci, przynajmniej niektórzy, bratają się z ludem i schodzą na dół, aby zobaczyć, jak się tenże lud ma. Albo, jak się nie ma...

Nieodłączną częścią każdej Gali Playboya

jest oczywiście pokaz bielizny. Podziw wzbudzają zarówno modelki, jak i prezentowane przez nie stroje. M.in. dlatego, że niektóre nadają się praktycznie tylko na takie okazje, a nie do codziennego użytku. Ale była też piękna bielizna dla każdej pani, na każdy dzień. Tym razem swoją ofertę zaprezentowała marka Alles. Jednym z elementów całego pokazu, był krótki występ

Sławka Uniatowskiego. Siedząc przy fortepianie i śpiewając nastrojowe piosenki znakomicie wpisał się w klimat wieczoru.

Ale żarty na bok.

Rozpoczyna się „gwóźdź programu”, czyli wymienianie nagrodzonych w poszczególnych kategoriach, odbieranie nagród i tradycyjne formułki. Tradycyjne, ale cóż tam z tej sceny powiedzieć? Większość po prostu podkreśla, jak to właśnie ich model, ich marka zasłużyła na to wyróżnienie. Wszyscy oczywiście nam i sobie życzą przyjemnego wieczoru. Tego roku istniało poważne ryzyko wystąpienia opadów atmosferycznych, więc życzenia były wyjątkowo na miejscu. Od razu dodam, że tak między 2 a 3 w nocy, gdy żegnałem to uroczne miejsce, deszcz jeszcze nie padał. Choć w dzień było inaczej i próby pokazu bielizny miały ponoć charakter nieco zbliżony do odcinka specjalnego rajdu terenowego na płaskim terenie. Bo scena była płaska...

Refleksją podzielił się

jeden z jurorów, Włodzimierz Zientarski: To już 24. raz wybieramy te piękne samochody. Niedługo będzie piękny jubileusz. Pomyślmy sobie, jak →→



przez ten czas te samochody się zmieniły. A przecież nie wiemy, co stanie na tym parkingu za rok czy dwa. Postęp techniczny mknie do przodu. Wiele może się zdarzyć...

Jedną z nowości

była licytacja klasycznego modelu samochodu MGB. Takim roadsterem jeździli ponoć m.in. Sharon Stone, Roy Orbison, czy Sting. Podaję na odpowiedzialność organizatora aukcji - Domu Aukcyjnego Ardor Auctions. Część dochodu przeznaczono na fundację Ex Animo, jako wsparcie walki z nowotworami wśród dzieci. Zarówno old-jak i young-timery szybko zyskują na wartości, i należą ponoć do najlepszych lokat kapitału. Kto ma z czego, niech sobie pomyśli, że może to dobra alternatywa choćby dla OFE...

Po części oficjalnej,

gdy wszyscy, albo prawie wszyscy gromadzą się przy stołach i pulpitych, które właśnie zaczęły wydawać te wszystkie, przygotowane smakołyki, plac z samochodami – laureatami jest niemal pusty. Wówczas można nie tylko spokojnie zrobić zdjęcia sobie i tym technicznym cackom,

ale także je pooglądać. Niestety tylko z zewnątrz, choć w przypadku niektórych modeli nawet to jest wydarzeniem. Nieczęsto można bowiem podejść do auta za milion lub więcej, złotych dodajmy. Właśnie ta wartość i unikatowość niektórych, prezentowanych modeli, w zderzeniu z liczbą gości, wymusza prawdopodobnie rezygnację z możliwości zajęcia miejsca w środku. Pozostają niektóre targi i salony, gdzie dla majątnych klientów robi się wiele, aby kupili jeden z drogich egzemplarzy. W każdym razie, późnym wieczorem, gdy goście powoli wychodzą, często przystają na opustoszałym dziedzińcu, by spokojnie pooglądać stojące tam auta.

Tym jednym, jedynym

Samochodem Roku Playboya 2016 został Jaguar F-Pace. Laureaci pozostałych kategorii poniżej. Był jeszcze stały punkt programu, mianowicie wręczeniu dyplomów laureatom konkursu fotograficznego Fotoerotica 2015. I te dzieła, przynajmniej niektóre, są rzeczywiście bardziej zmysłowe i inteligentne niż to, co można zobaczyć w internecie wpisując odpowiednie hasło w wyszukiwarce. Kolejny, coroczny element rozrywkowy



Gali Playboy'a, to późnowieczorny koncert rockowy. Tym razem zagrał zespół Red Lips, który m.in. niedawno występował na Festiwalu Opolskim. Muzyka, już nie tylko na żywo, towarzyszyła gościom do białego rana, a zmęczenie koili nie tylko trunkami, ale także innymi napojami energetyzującymi, które promowano podczas imprezy. Do tego serwowano smaczne potrawy. Niektóre z nich, jak to już tradycyjnie bywa, wyszły spod ręki Mistrza Roberta Sowy, popijane piwem, podawanym w trzech smakach. Gdybym miał coś sugerować, to ciemne. Tak, jak ciemno było tej nocy, z powodu czarnych chmur na niebie. Wspomnijmy jeszcze głównego partnera wydarzenia, Żubrówkę Czarną – doskonale czystą, pszeniczną wódką kategorii premium - jak twierdzi producent - to nowy powiew Puszczy Białowieskiej.

A oto wybór,

jakiego dokonało konkursowe jury w składzie: cytowany już Włodzimierz Zientarski, Rafał Jemielita, Krzysztof Hołowczyc, Andrzej Borowczyk i Andrzej Koper. Jak pisaliśmy wyżej, Samochodem Roku Playboya 2016 został Jaguar F-Pace. Zwycięzcami pozostałych kategorii wybrano:

1. NA SZCZYTACH TECHNOLOGII - BMW serii 7
2. AUTO Z SEKSEM - Ferrari 488 GTB Spider
3. STYL I PIĘKNO - Mercedes klasa S Cabrio
4. SUPERSPORT - Nowe Porsche 911
5. AUTO DLA TWARDZIELA - Ford Focus RS
6. LUKSUS I SPORT - Lexus GSF
7. SAMOCHÓD NA BEZDROŻA - Nissan Navarra
8. NAJLEPSZY Z NAPĘDEM NA WSZYSTKIE KOŁA - Audi Q7
9. AUTO NA CO DZIEŃ - Subaru Levorg
10. RADIO W SAMOCHODZIE - Renault Talisman Initiale Paris
11. KLASYCZNA NOWOCZESNOŚĆ - Volvo S90
12. AUTOSTUFF.PL - Skoda Superb

Proszę oczywiście traktować ten werdykt jury z przymrużeniem oka. Każdy może sam dokonać swojego wyboru, ba nawet wymyślić, mniej lub bardziej poważną, swoją kategorię. I w niej umieścić swój typ. Albo odwrotnie, do swojego ulubionego auta dopasować odpowiednią kategorię. Zabawa może być przednia, podobnie jak tego wieczoru na ulicy Foksał w Warszawie. I tylko żał, że już dnia ubywać zaczyna, a następna taka noc dopiero za rok... ■

Pożegnanie z Polskim

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: www.rajdpolski.pl-DOMINIK KALAMUS

Najważniejszym motoryzacyjnym wydarzeniem minionego weekendu był 73. Rajd Polski. Rozgrywany jako runda mistrzostw Świata, ściągnął do Mikołajek najlepszych kierowców tej dyscypliny sportu samochodowego. Warto się tym cieszyć, bo chyba była to ostatnia edycja zawodów tej rangi w Polsce.



Rajd miał dwa wymiary. Wspaniały i marny. Ten pierwszy, sportowy dał tysiącom kibiców i zawodnikom bardzo wiele wspaniałych emocji. Rywalizacja o dziesiątki części sekund, arcywidoziskowe trasy, niespodziewane zwroty akcji, zmienna pogoda... Po pasjonującej

walce, triumfowała norweska załoga Andreas Mikkelsen i Anders Jæger w Volkswagenu, rewelacyjni liderzy, Estończycy, Ott Tänak z Raigo Molderem w Fordzie, po błędzie na przedostatniej próbie, zajęli drugie miejsce. Najlepszą polską załogą byli Kajetan Kajetanowicz z Jarosławem



Baranem kończący rajd jako 16. załoga w klasyfikacji generalnej (na czwartym miejscu w WRC 2).

Ten marny wymiar to szereg najróżniejszych błędów organizacyjnych. Nie warto się nad nimi rozwodzić, byłoby to trochę jak kopanie leżącego. Nieco usprawiedliwia organizatora kuriozalne zachowanie sponsora tytularnego. Przez kilka lat współpraca układała się bez zgrzytów, Lotos wpłacał na rzecz PZM określone sumy, w zamian otrzymywał szereg usług reklamowych i promocyjnych. Obie strony wydawały się zadowolone do czasu, aż na miesiąc przed imprezą z nazwy rajdu zniknęła nazwa Lotos... Za rajd odpowiada Polski Związek Motorowy, i to właśnie ta federacja musiała cerować dziurę w budżecie. Zerwanie umowy w czasie jej realizacji zdemolowało organizatorowi cały plan przygotowań i musiał się odbić na jakości imprezy. Błędów było na tyle dużo, że pokazana w ubiegłym roku żółta kartka zapewne zmieni kolor, a obserwatorzy FIA zasuge-

rują rezygnację z przeprowadzania rundy WRC 2017 w Polsce. Chętnych w kolejce jest kilku. Nie pomoże wysiłek ponad tysiąca osób, które pracowały w słońcu i w deszczu na trasie i przy punktach kontrolnych, nie pomogą ciekawe trasy, nie pomoże wspaniała jazda czołówki światowej. Po prostu w tej beczce miodu znalazły się łyżki dziegciu. Niestety, zgodnie z wieloletnią tradycją, nie uda się wyjaśnić, kto ten miód spaprał. ■





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



Ubezpieczenia Finansowe



Ubezpieczenia Zdrowotne



Ubezpieczenia Emerytalno-Rentowe



Ubezpieczenia Nieruchomości



Ubezpieczenia Oszczędnościowo - Inwestycyjne



Ubezpieczenia Turystyczne



TEKST I ZDJĘCIA: RAJMUND G. BINISZEWSKI

Na wzór pomników przyrody, powinno stworzyć się kategorię pomniki techniki i takie miano powinny otrzymać przedwojenne dystrybutory na stacji benzynowej w Janowie Podlaskim. To prawdopodobnie jedyne w Polsce ręczne dystrybutory, które znajdują się na działającej stacji paliw.

Wszyscy zauważamy postęp techniczny, jak zmieniają się nasze pojazdy. Trochę mniej uwagi poświęcamy na zmiany jakie następują w warsztatach. Ale w ogóle nie rejestrujemy zmian jakie zachodziły na stacjach benzynowych. Ciągłe rosnąca liczba pojazdów, wymuszała nie tylko rozbudowę sieci dystrybucji, ale też jej sposobu. Jak do tego dodamy zmiany przepisów i regulacji chociażby dotyczące sprzedaży, czy coraz bardziej rygorystyczne normy ekologiczne powodują że istniejące stacje benzynowe muszą być modernizowane. Z reguły taka modernizacja nie tylko wymiana dystrybutorów, ale też zbiorników, które są zakopane w ziemi. Względy ekonomiczne doprowadziły do powstania stacji bezobsługowych. A najnowsza moda na pojazdy elektryczne do tego, że coraz częściej na stacjach można zobaczyć przyłącza do ładowania akumulatorów. Na historycznych dystrybutorach można zauważyć logo Centrali Produktów Naftowych czyli CPN. Nazwa ta powstała w 1945 roku i trwała do połowy lat czterdziestych ubiegłego wieku. Potem okres przemian w wyniku, których w miejsce cepeenów mamy Orleny. Nie wdając się w szczegóły przemian polityczno gospodarczych w naszym kraju, muszą przyznać słowa wielkiego uznania ludziom, którzy sprawili, że te dystrybutory ciągle tam stoją do tego są w świetnym stanie. ■



W upale i w kurzu

Wygląda na to że Warszawskie Safari będące eliminacją cykli: Rajdowych Mistrzostw Polski Samochodów Terenowych (RMPST), Rajdowego Pucharu Polski Samochodów Terenowych (RPPST) oraz Pucharu Polski w Rajdach Baja (PPRB), na stałe wpisało się do kalendarze imprez sportowych.

Ten stosunkowo krótki rajd bo zaledwie 120 km, nie należy do łatwych, a ponadtrzydziestostopniowe upały nie ułatwiały pokonania piaszczystej i grząskiej trasy. Nie można narzekać na frekwencję zawodników w sumie pojawiło się grubo ponad 60. załóg. Trochę gorzej przedstawiała się frekwencja kibiców. Na prologu rozegranym pod Centrum Olimpijskim, kibiców było mniej niż zawodników. Najwyraźniej organizator nie znalazł jeszcze skutecznego sposobu na przyciągnięcie rzeszy kibiców na tą, jakby nie patrzeć, widowiskową imprezę. Ci co się zjawili nie mogli narzekać na brak wrażeń. Można było podziwiać rywalizację motocykli, quadów, pojazdów UTV i samochodów. A ta od pierwszego kilometra była zacięta i na bardzo wysokim poziomie. Zwycięstwo na prologu to start do sobotnich oesów jako pierwszy, a pierwszy zawsze ma fajniej bo nikt mu nie kurzy w oczy. Z powodu upału załogi i serwisy borykały się nie tylko z przegrzewającymi się silnikami, ale też z padającą elektroniką. Niektórym silniki gasły co kilka kilometrów. Niestety nie obyło się bez poważniejszych wypadków. Ostatecznie metę osiągnęło 53 załogi.





Wyścigi górskie - Limanowa

OPRACOWAŁ: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWISY PRASOWE

87 kierowców z 8 państw w dniach 8-10 lipca będzie walczyć w 8. Wyścigu Górskim Limanowa – Przełęcz pod Ostrą. Impreza stanowi 7. i 8. Rundę Górskich Samochodowych Mistrzostw Polski. Jest również eliminacją FIA EHC – Mistrzostw Europy FIA w Wyścigach Górskich.

Wśród startujących w zawodach jest współpracująca z iAuto Magda Wilk oraz najmłodszy zawodnik rywalizujący w GSMP, Marcin Wrona.

Magda Wilk: Od Magury – 5. i 6. Rundy Górskich Samochodowych Mistrzostw Polski, minęły niecałe dwa tygodnie. Dla mnie były to pracowite dni, spędzone przed mapką trasy wyścigu i filmami

z you tube'a. Sama trasa wydaje się być szybka. Z pewnością jest najdłuższą jaką do tej pory jechałam – ponad 5 kilometrów. Mam nadzieję, że nie będę mieć problemów z jej zapamiętaniem już na miejscu. W warunkach „domowych”, gdzie nie ma tego stresu kojarzę każdy zakręt. Cieszę się też, że wyścig w Limanowej to również eliminacja Mistrzostw Europy bo na starcie stanie do

rywalizacji aż 87. kierowców w bardzo ciekawych samochodach, w tym jednomiejscowych samochodach budowanych do torowych. Najważniejsze jednak, że po awarii silnika w Magurze moje Renault jest już gotowe do walki. 2BRally stanęło na wysokości zadania i mimo sezonu urlopowego uporało się z naprawą. Liczę też, że limit pecha został już wyczerpany. Dlatego plan na weekend to bezawaryjnie przejechać obie rundy. Niełatwo będzie powalczyć z innymi seryjnym samochodem, szczególnie, że każda runda to dodatkowo debiut na trasach GSMP ale mam nadzieję, że wycisnę z tych dwóch dni i mojej Cliówki jak najwięcej frajdy z jazdy!

Marcin Wrona: Limanowa to mój ulubiony wyścig. Tu pogoda zawsze do tej pory płatała nam figla. Dobór opon będzie kluczowy, bo sam wyścig jest bardzo szybki i dobre trzymanie się asfaltu jest kluczowe. Jeśli szybki wyścig, to z pewnością faworyzuje też szybkie samochody, dlatego liczę, że w klasie A-2000 moja Honda jest konkurencyjnym samochodem. Jadę walczyć o zwycięstwo w klasie A-2000. Może uda się zdobyć pułdło w gr. A. Cieszę się też z frekwencji blisko 90 zawodników. Po raz pierwszy będziemy startować u boku wielokrotnego Mistrza Europy Simone Faggioliego, który jest wyjątkowym kierowcą wyścigowym, najlepszym górale. ■



Passa trwa

OPRACOWAŁ: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

W weekend 2-3 lipca na niemieckim torze Nürburgring odbyła się kolejna (trzecia) runda Blancpain GT Series Sprint Cup. Zgodnie z wcześniejszą zapowiedzią wziął w niej udział Michał Broniszewski z włoskim zmiennikiem Giacomo Piccinim, startując Ferrari 488 GT3 w barwach zespołu Kessel Racing. Udział w tej rundzie wypadł perfekcyjnie – polsko-włoska ekipa była najszybsza zarówno w kwalifikacjach, jak i wyścigu zasadniczym w (swojej) klasie Pro Am. Wynik ten pozwolił umocnić się im na pozycji liderów.

Wygraliśmy po raz kolejny, ale nie było to łatwe zwycięstwo – powiedział po wyścigu Michał Broniszewski. Na pierwszym okrążeniu awansowałem o kilka miejsc pomimo kolizji z Audi, a na drugim zostałem

uderzony przez Bentleya tak, że wypadłem z toru i straciłem kilkanaście miejsc. To kolejny niezawiniony przez nas incydent podczas wyścigu. Kierowcy klasy Pro chyba niekiedy przesadzają i jeżdżą zbyt agresywnie, nie licząc się z rywalami na torze. Do końca zmiany udało mi się odrobić kilka pozycji i powrócić na prowadzenie w klasie Pro Am, a potem Giacomo powiększył przewagę nad naszymi rywalami. Gdyby nie incydent,



była szansa na miejsce w pierwszej dziesiątce klasyfikacji generalnej, ale i tak jesteśmy bardzo zadowoleni z tego weekendu, bo liczy się dla nas przede wszystkim klasa. Dzięki kompletowi punktów jesteśmy zdecydowanymi liderami klasyfikacji Pro Am na dwie rundy przed zakończeniem sezonu. Zdobyłem także kolejne ważne punkty do klasyfikacji łącznej serii Blancpain, gdzie również prowadzę zdecydowanie. Weekend zakończył się zatem bardzo optymistycznie, ale myślami jestem już w Belgii, gdzie w ostatni weekend lipca będziemy walczyć o punkty w najważniejszym wyścigu sezonu czyli 24h Spa.

Zwycięzcami w klasyfikacji generalnej zawodów został duet Rob Bell i Alvaro Parente z zespołu Garage 59 jadący samochodem McLaren 650 S GT3. ■



- 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/



RADOŚĆ Z JAZDY

ROZMAWIĄŁ: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: ŁUKASZ SEFERYŃSKI

Jakub Kosiński, kierowca rajdowy-pasjonat, absolwent Wydziału Transportu Politechniki Warszawskiej, jeden z zawodników Mad Cat's Garage. Kawaler, warszawiak, ma 27 lat.

Mirosław Rutkowski: Mówi Pan o sobie, że jest kierowcą rajdowym, jednak nie jest to status zawodowego sportowca?

Jakub Kosiński: Jestem kierowcą rajdowym, pasjonatem. Gdyby był to mój zawód, to byłoby świetnie, ale zdaję sobie sprawę, że jest to niemal niemożliwe. Dziś jest to hobby. Chcę startować w rajdach do końca życia, dopóki starczy mi sił, ale zawodowo zajmuję się czym innym. Za jakiś czas, chciałbym do tego podejść bardziej profesjonalnie i startować w zawodach o randze mistrzowskiej.

Odnosił Pan już jakieś sukcesy?

Na jeden rajd przed końcem sezonu już wiem, że w mistrzostwach Automobilklubu Polski wygra-

łem rywalizację w klasie 4. i dzięki temu zdobyłem możliwość startu w Rajdzie Barbórka. To dla mnie duża satysfakcja i sukces.

Jakim samochodem Pan jeździ?

Honda Civic V generacji z 1992 roku, oczywiście przygotowana do sportu. W rajdach na poziomie amatorskim nie mamy regulaminu technicznego tak rygorystycznego, jak w sporcie kwalifikowanym, możemy więc dość swobodnie modyfikować niektóre podzespoły samochodu. Jako, że moja Honda ma już bardzo dobry silnik seryjny, my skupiliśmy się na najważniejszych w KJS-ach elementach, czyli na zawieszaniu, hamulcach, skrzyni biegów, oponach. Właśnie tymi elementami głównie wygrywa się w takich rajdach. Docelowo chciałbym samochód przygotować zgodnie z przepisami regulaminu technicznego dla grupy N.

Udział w warszawskiej Barbórce ma Pan zagwarantowany. Co dalej?

Chcielibyśmy pojechać jakieś poważniejsze imprezy, cykl AB Cup, większe KJS-y. Tegoroczny sezon już zbliża się do końca, trzeba zacząć się uczyć tego auta przy większych prędkościach, na dłuższych odcinkach specjalnych.

Czyli już czas na starty w zawodach wymagających licencji?

Licencję właściwie już mógłbym zrobić, mam wystarczającą liczbę punktów, natomiast jeszcze



tego nie chcę robić. Licencja zamyka możliwość rywalizacji w imprezach amatorskich, mógłbym startować jedynie jako gość. Ja zawsze startuję po to, aby rywalizować, to jest sens startów i satysfakcja z jazdy. W przyszłym roku będę jeszcze startował w imprezach amatorskich, ale celem są rajdy z cyklu RSMP.

Kiedy planuje Pan starty w rajdach na poziomie mistrzostw Polski?

Trzeba patrzeć realnie. Starty w rajdach z cyklu mistrzostw Polski to jest moje marzenie od dziecięcych lat, i to marzenie zrealizuję. Nie wiem kiedy, ale na pewno to nastąpi.

Droga od amatorskich startów do mistrzostw Polski jest niełatwa...

No tak, jest to bardzo trudne. Na pewno wymaga wielu wyrzeczeń, jeśli nie mamy zaplecza, pomocy rodziców czy przyjaciół to jest to bardzo trudna droga. Sport samochodowy nie jest tani i barierą największą są pieniądze. Młody człowiek nie ma funduszy, ja miałem długą przerwę właśnie z tego powodu. Dopiero jak zaczyna się zarabiać i wystarcza nie tylko na bieżące potrzeby, można próbować realizować swoje pasje. Ja postawiłem

na rajdy, wiem że jest to ostatni moment, jeśli teraz tego nie zrobię, to będzie zbyt późno.

Co Pana przyciąga do rajdów?

Niesamowita frajda, taka pierwotna radość z jazdy. Poza tym lubię rywalizować, cieszą zwycięstwa. Bardzo to lubię.

Ale przecież nie zawsze Pan zwycięża...

Pewnie, miałem kilka takich drobnych błędów, które skończyły się nieudanym startem, nie udało się zwyciężyć. To boli, ja mam tak, że przeżywam, pamiętam każdy błąd, jaki popełniłem na poprzednich rajdach. To z jednej strony jest niedobre, bo nie powinno się rozpamiętywać niepowodzeń, ale też każde niepowodzenie uczy, aby nie powtarzać błędów.

Czy ma Pan specjalny system treningów fizycznych czy mentalnych?

Na tym etapie nic takiego nie jest potrzebne. Średnio sprawny człowiek wsiada do samochodu i na krótkich dystansach rajdów amatorskich sił nikomu nie zabraknie. Ale ja i tak jestem aktywny fizycznie, głównie wykorzystuję rower, trochę akrobatykę, którą trenowałem w dzieciństwie, ale specjalnego programu treningowego nie mam.





się na drodze, jeżdżą nieuważnie. Kursy na prawo jazdy uczą jak zdać egzamin, a nie bezpiecznie jeździć. Nie potrafię zrozumieć chamstwa. Do furii może doprowadzić zjawisko tzw. szeryfów drogowych. Mało, że łamią prawo, to jeszcze bardzo utrudniają życie innym. To jest kompletnie niezrozumiałe.

Jak się zaczęła Pana przygoda z Mad Cat's Garage?

Długa historia. Zaczęła się jeszcze gdy jeździłem w Szayowozach.

Nie korzystam też z pomocy psychologa sportowego czy osobistego trenera. Inaczej to wygląda w mistrzostwach Polski, odcinki specjalne mają kilkanaście czy kilkadziesiąt kilometrów, wytrzymałość i siła fizyczna mają bardzo duże znaczenie. Mam ogólną sprawność, chodziłem do szkoły sportowej, prowadzę aktywny i raczej zdrowy tryb życia. Sądzę też, że moja psychika radzi sobie ze stresem związanym ze startami, zwycięstwami i porażkami.

Czy doświadczenia w sporcie samochodowym jakoś Panu się przydadają w codziennej jeździe samochodem?

Wykonuję pracę, która wymaga częstych i niekiedy dalekich podróży. Dzięki temu, że w zawodach muszę jeździć na granicy możliwości samochodu, wiem, że w sytuacji ekstremalnej raczej wybrnę z kłopotów. Wiele razy przewidziałem różne zagrożenia i unikałem trudnych sytuacji. Na złośliwe czy głupie, a niekiedy groźne zachowania innych kierowców reaguję po to, aby uświadomić, że ich zachowanie jest niebezpieczne, ale jakoś potrafię zachować spokój i nie ulegać emocjom. Starty w sporcie samochodowym bardzo pomagają w codziennym ruchu, pomagają widzieć więcej i reagować wcześniej.

Co jest największym problemem na polskich drogach? Infrastruktura, kierowcy?

Infrastruktura bardzo się poprawiła, kuleje wyszkolenie kierowców. Ludzie nie patrzą w lusterka, często nie dostrzegają tego, co dzieje



Który z kierowców jest Pana wzorem?

Myślę, że Kajetan Kajetanowicz. Jest kierowcą, który pokazał, że zaczynając od takiego momentu, w którym ja teraz jestem, można dojść do poziomu mistrzowskiego. Trzeba pracować, no i mieć trochę szczęścia, ale da się. Nie jest to synalek tatusia, który mu wszystko sfinansował, do sukcesów, wielkich sukcesów doszedł własną pracą. To, co pokazał na Rajdzie Polski, po raz kolejny dowodzi, że jest w tej chwili najlepszym polskim kierowcą rajdowym.

Tam poznałem Zuzię (Zuzannę Gawor-Kotkowską – red.), zaprzyjaźniliśmy się. Potem, jak zakończyłem przygodę z Szayowozami, kontakt się urwał. W ubiegłym roku zacząłem jeździć, spotkaliśmy się i okazało się, że sportowe przyjaźnie nie giną. Zuzia zapytała, czy nie chciałbym z nimi jeździć, ja, oczywiście, chciałem i teraz jesteśmy teamem. Poznałem fantastycznych ludzi, przyjaciół, którzy zawsze się wspierają. Nasz mechanik, Michał ma fenomenalną wiedzę i doświadczenie, samochód mam zawsze świetnie przygotowany, no i pozyskanie wsparcia sponsorskiego jest dużo łatwiejsze. A przede wszystkim w zespole jest po prostu przyjemnie.

Rajdy to dyscyplina, w której sukces odnosi załoga...

W cyklu Automobilklubu Polski pilotuje mnie Agnieszka Załęcka, doświadczony pilot i fantastyczna osoba, świetnie się dogadujemy. Ostatnio jeżdżę z Małgosią Galas, dla niej to nowe doświadczenie, ale bardzo się zaraziła i myślę, że będziemy kontynuować wspólne starty bo rozumiemy się bez słów. Ważne jest, aby pilot się nie mylił, no i atmosfera w rajdówce musi być dobra.

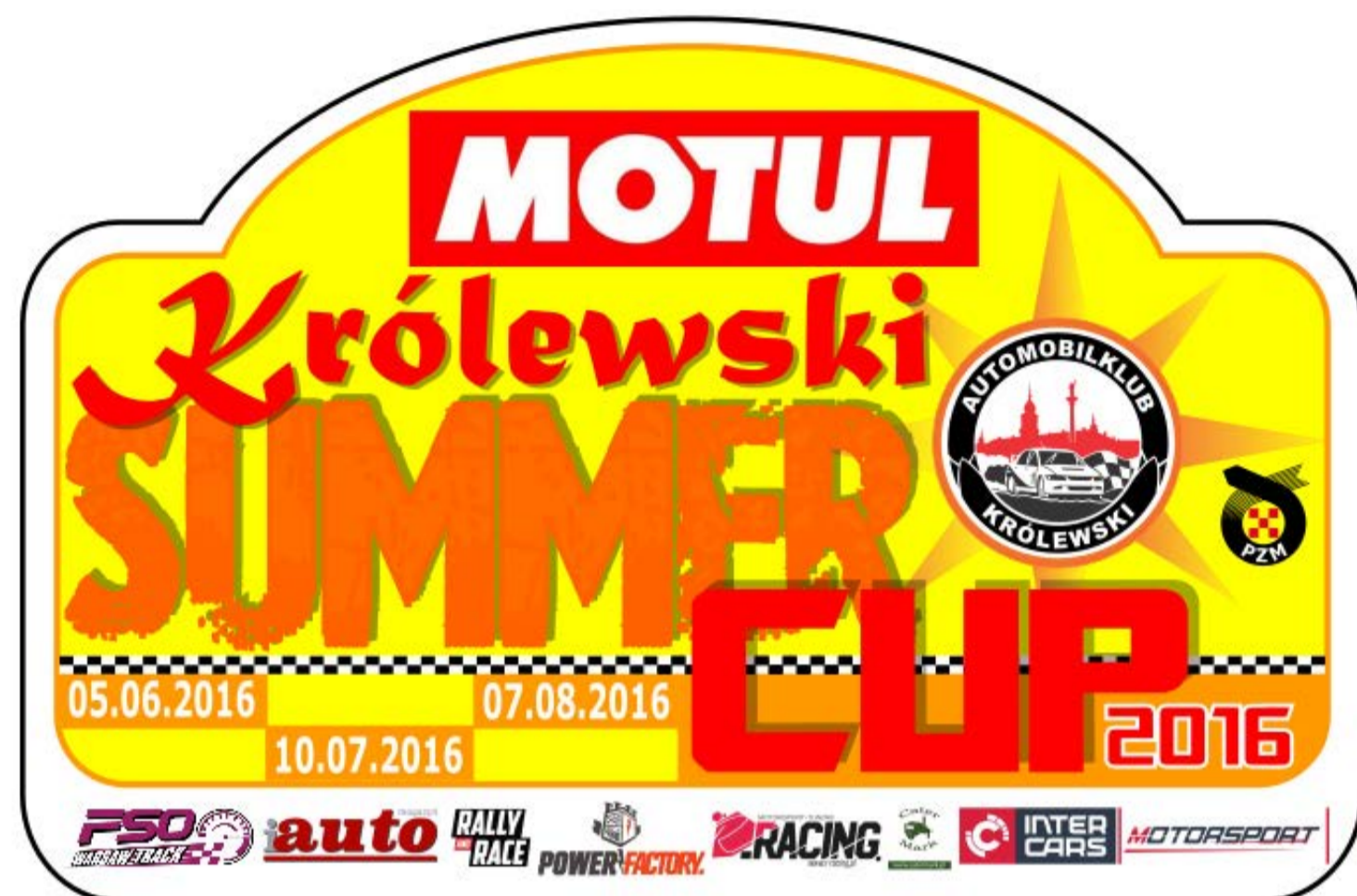
Jakie plany startowe ma Pan jeszcze w tym sezonie?

Przede wszystkim chcę startować w mistrzostwach Okręgu Warszawskiego, jeszcze trzy rajdy, gdzie finalnie mam realną szansę na zwycięstwo w swojej klasie. Poza tym będę się starał wystartować w możliwie największej liczbie KJSow w naszych okolicach aby zdobywać cenne doświadczenie na przyszłe sezony.

Życzę więc mety po każdym starcie, no i wyników. Dziękuję za rozmowę



Puchar lata



W najbliższą niedzielę odbędzie się druga impreza z cylu Motul Królewski Summer Cup 2016. Organizator przygotował ciekawą trasę, będzie długi, szybki łuk, będzie hopa, za to ma nie być dziur. Wraz z Automobilkklubem Królewskim zapraszamy na amatorskie ściganie o honor i mołojcką sławę. Budzące wiele sentymentów tereny Fabryki Samochodów Osobowych będą areną rywalizacji kierowców, którzy jazdę sportową traktują jako formę rekreacji i doskonalenia techniki jazdy.

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

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



otrzyma 0.01 punktu. Nawierzchnia trasy i prób: beton, asfalt

Długość trasy próby sportowej - około 2 km

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

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

Jeden kierowca może zgłosić się tylko do jednej klasy w imprezie. Niedozwolone jest zgłaszanie się tego samego kierowcy jednym bądź innymi samochodami w dwóch różnych klasach, bądź jednego kierowcy kilkakrotnie w tej samej klasie.

Obowiązki uczestników

Obecność na odprawie uczestników.

Odbycie wszystkich testów w zapiętych pasach

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

Procedura zgłoszeń

Przyjmowanie zgłoszeń odbędzie się drogą elektroniczną, online przez stronę www.ak-krolewski.pl od dnia 04. 07. 2016 od godz. 10.00. Termin zgłoszeń online upływa 08. 07. 2016 o godzinie 18.00. Istnieje możliwość przyjęcia zgłoszenia w dniu imprezy zależnie od liczby wolnych miejsc. Oryginał zgłoszenia musi być podpisany przez uczestników podczas odbioru administracyjnego.

Przez fakt podpisania zgłoszenia uczestnik akceptuje regulamin.

Pojazdy dopuszczone

Wszystkie samochody zgłoszone do imprezy muszą posiadać ważne dokumenty uprawniające





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

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

Ogumienie.

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

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

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

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

Podział na klasy:

Klasa 1 – samochody o pojemności do 1150 cm³ włącznie,

Klasa 2 – samochody o pojemności powyżej 1150 cm³ do 1400 cm³ włącznie,

Klasa 3 – samochody o pojemności powyżej 1400 cm³ do 1600 włącznie,

Klasa 4 – samochody o pojemności powyżej 1600 cm³ do 2000 włącznie,

Klasa 5 – samochody o pojemności powyżej 2000 cm³ (wyłączając wszystkie modele Subaru Impreza, Subaru Legacy i Mitsubishi Lancer wyposażone w silniki z turbosprężarką)

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

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

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

Wpisowe

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

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

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

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

Zwrot wpisowego może nastąpić w przypadku odwołania KSC lub w przypadku nie przyjęcia zgłoszenia oraz w przypadku rezygnacji z udziału z przyczyn niezależnych pod warunkiem więk-



szej ilości chętnych wzięcia udziału niż przewidzianych w regulaminie miejsc (lista rezerwowa) – ale nie później jak do dnia 3 czerwca 2016 do godziny 18-ej.

Kierowca i samochód

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

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

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

Na trasie Królewski Summer Cup załogi będą ostrzegane o ewentualnych przeszkodach przy

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

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

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

Protesty

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

Protesty dotyczące ostatecznej klasyfikacji i protesty zbiorowe nie będą przyjmowane.

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

Oficjalny regulamin i szczegółowe informacje na stronie Organizatora:

www.ak-krolewski.pl



Mniejsza skala

TEKST I ZDJĘCIA: WOJCIECH SIERPOWSKI

Pojawienie się komputerów oraz internetu przyniosło ogromne zmiany zarówno w skali mikro jak i globalnej. Zmieniły się też warunki, w jakich wychowują się, uczą i bawią dzieci oraz młodzież.

Gry komputerowe i symulatory doskonale odzwierciedlające wyścigi i rajdy samochodowe zastąpiły popularne niegdyś modelarstwo. Zabawa, w której realna sprawność manualna i wiedza techniczna była niezbędna, została zastąpiona wirtualną rzeczywistością ekranu komputera. Szczęśliwie, mimo spadku zainteresowania, modelarstwo wciąż się broni, nawet w niezbyt tanim wydaniu RC (radio control). Ta zabawa łączy ludzi, stanowi świetne zajęcie dla dzieci i młodzieży, czasami w istotny sposób ułatwia kontakt między ojcem i synem. I wciąż. Tak bardzo, że ojciec musi kupić drugi model, bo ten „od Mikołaja” głupio zabrać dziecku.

Zaawansowane technicznie, współczesne modelarstwo uczy techniki, zdrowego współzawodnictwa, doskonali zdolności manualne i zapewnia pierwszy kontakt z prowadzeniem samochodu. W odróżnieniu od gier komputerowych, w RC nie ma wielu „żyć”; kto wypada z zakrętów i uderza samochodem, prędzej czy później musi go naprawiać. A to, tak jak w rzeczywistości, kosztuje.

Modele samochodów sterowane radiem występują w różnych wielkościach, przy czym najpopularniejsza na całym świecie jest skala 1:10. Samochód ma długość ok. 45 cm i blisko 20 cm szerokości, waży ok 2 kg. Nadwozie na ogół doskonale odzwierciedlające konkretny model prawdziwego samochodu wykonane jest z bardzo lekkiego i niezwykle elastycznego Lexanu. Można je nabyć jako wykończone, gotowe do użytku lub też – co bardziej zabawne – w postaci przezroczystej wytłoczki, którą należy wyciąć, polakiero-

wać od środka i okleić znajdującymi się w komplecie naklejkami. Ciekawostką, stanowi fakt, iż formę nadwozia lakieruje się farbą w sprayu po wewnętrznej jej stronie. Ta metoda okazuje się genialna z dwóch powodów: po pierwsze jak byśmy nie pomalowali i tak wychodzi ideał, bo widzimy równą błyszczącą powierzchnię nadwozia, świetnie odzwierciedlającą jego kształt i szczegóły. Po drugie; lakier nie rysuje się i nie odpryskuje podczas kolizji. Nie licząc wyjątków, nadwozia pasują na większość podwozi, więc dysponując jednym podwoziem, możemy mieć całą kolekcję współzamiennych nadwozi. Do wyboru są auta serii F1, WRC, WTCC, JGPC, Le Mans i wiele innych samochodów sportowych o pięknych sylwetkach.



Pod lexanowymi karoseriami kryje się super technika bazująca na takich materiałach jak kevlar i aluminium. Układ jezdny wymaga identycznej regulacji jak w prawdziwej wyścigówce.

Istnieje też wybór podwozi i układów napędowych. Najbardziej popularne i najbardziej korzystne wydaje się podwozie z napędem na 4



Sporą popularność zyskał rozgrywany przez kilka lat na warszawskim Bemowie Mascar Junior Cup. Za sprawą redakcji AutoRok młodzi zawodnicy po raz pierwszy startowali z identycznymi nadwoziami polskiej marki Mascar. Sensację wzbudziło pojawienie się auta z nazwiskami R.Kubica i V.Petrov – kierowców zespołu Renault F1.

koła i silniczkiem elektrycznym. Model z napędem na jedną oś jeździ niestabilnie i trudno nim efektywnie jeździć. Z układem 4x4 auto niejako samo z siebie bardzo sprawnie się porusza i wykazuje dużą neutralność, a do tego jest mało wrażliwe na rodzaj nawierzchni. Energii dostarczają akumulatory LiPo, dzięki którym naładowanie starcza na zabawę 30-45 minut. Modele w skali 1:10 mogą przyspieszać do 100 km/h w czasie poniżej 3 s. Dostępne są również podwozia z silnikiem spalinowym, ale taka jednostka okazuje się dotkliwie hałaśliwa, wydziela spaliny, więc nie nadaje się do pomieszczeń zamkniętych, a poza tym takie auto jest po prostu za szybkie i wymaga specjalnego toru wyścigowego.

Do wszystkich rodzajów podwozi istnieją akcesoria takie jak np. amortyzatory olejowe, metalowe łożyska kulkowe do kół znacznie obniżające opór

toczenia, różne przełożenia główne, baterie o różnej pojemności, mocniejsze silniki elektryczne i wreszcie cała masa felg i opon, dzięki którym możemy wpływać na zachowanie się samochodu. Dzięki temu, podobnie jak w prawdziwym sporcie samochodowym, można się uczyć doboru właściwego ogumienia czy elementów zawieszenia, do warunków nawierzchniowych. Kto nie jest zmuszony do szczególnych oszczędności, ma do dyspozycji kevlarowe podwozie z aluminiowym układem jezdny dającym możliwość pełnej regulacji zawieszenia. Ważnym czynnikiem jest też pilot, czyli urządzenie sterujące. W przypadku samochodów RC, to korzystniejszy jest model z imitacją kierownicy, a nie dwoma osobnymi dżojstikami, którymi trudno precyzyjnie sterować. Trzeba sobie jednak jasno powiedzieć - koszt takiej zabawy (przy krajowych zarobkach) jest dość duży.

W wielu krajach miłośnicy modelarstwa potrafili sobie zorganizować miejsca do jeżdżenia modelami, trenowania i ścigania się. U nas, jak nietrudno się domyśleć, nie jest z tym najlepiej.

Na warszawskim Bemowie przez kilka lat istniał tor RC wykorzystujący równiutki asfalt, na którym kiedyś Robert Kubica demonstrował swoją wyścigówkę F1. Tam rozgrywane były wyścigi nazwane Mascar Junior Cup z zaprojektowanymi i wykonanymi w Polsce nadwoziami RC, zakładanymi na podwozia Tamiya. Kolekcja modeli marki Mascar – włącznie z bardzo innowacyjnymi najprawdopodobniej jedynymi na świecie karoseriami z wymiennymi przodami i tyłami ułatwiającymi uzyskanie doskonałych właściwości aerodynamicznych oraz z kierowcą, który porusza rękami kręcąc kołem kierownicy stworzyli pasjonaci z redakcji AutoRok. Zbudowali sobie też prywatny tor wyścigowy. Projekt toru publicznego wciąż pozostaje projektem, bowiem bez wsparcia władz samorządowych powstać nie może. A z tym jest różnie, na przykład w gminie Białoleka (tam jest siedziba redakcji AutoRok), do wsparcia pomysłu jakoś się nie kwapią...

W redakcji AutoRok powstała pierwsza w Polsce cała seria nadwozi RC 1:10. Pod względem innowacji wyprzedza światową konkurencję.



Modelarze nie tylko modyfikują swoje auta, ale budują też własne makiety torów i oesów.



And the winner is...

MACIEJ RZOŃCA

Tytułowy zwrot tradycyjnie poprzedza nazwisko osoby, która podczas uroczystej gali za moment otrzyma statuetkę filmowego Oscara. Istnieje jednak inna nagroda, a właściwie antynagroda przyznawana od lat w internetowym głosowaniu, by „upamiętnić osoby, które przyczyniły się do przetrwania naszego gatunku w długiej skali czasowej, eliminując swoje geny z puli genów ludzkości w nadzwyczaj idiotyczny sposób”. To Nagroda Darwina (Darwin Awards). Tegorocznym, mocnym kandydatem do tego wyróżnienia, stał się kilka dni temu Amerykanin Joshua Brown ze stanu Ohio.

40-letni pan Brown był entuzjastą samochodów Tesla, a zwłaszcza oferowanych w tym aucie nowatorskich technologii. Jedną z nich jest funkcja autopilota. Teoretycznie, do komputera pokładowego samochodu wpisuje się adres docelowy, po czym auto samodzielnie (samo-chód?), bez udziału kierowcy dowozi nas na miejsce. Tak wygląda ideał, do którego dążą koncerny motoryzacyjne pracując nad tzw. samochodami autonomicznymi. W praktyce, uważa się, że jeszcze długi czas kamery, czujniki i komputery ze skomplikowanymi algorytmami dotyczącymi tysięcy sytuacji na drodze, nie

będą w stanie całkowicie zastąpić kierowcy.

Niestety, 40-letni Joshua Brown uległ urokowi nowatorskiej technologii stając się pierwszą w historii motoryzacji śmiertelną ofiarą bezgranicznego do niej zaufania. Szef Tesli Elon Musk skomentował to zdarzenie słowami, iż zastosowany w Tesli autopilot, to „asystent jazdy, a nie mechaniczny kierowca”, o czym użytkownicy tych samochodów byli informowani. Co więcej, funkcja ta nie jest w Teslach obowiązkowa i nie ma przymusu, by z niej korzystać. Osoba na miejscu kierowcy po prostu powinna mieć cały czas ręce na kierownicy i w jakimś sensie kontrolować jazdę. Tymczasem, jak twierdzi kierowca ciężarówki, pod którą wjechał nasz pechowiec, Brown w czasie jazdy zajmował się oglądaniem filmu...

Dziennik „Wall Street Journal” komentując wypadek podkreśla, że od wprowadzenia przez Teslę funkcji autopilota w internecie pojawiło się sporo filmików ukazujących praktyczne działanie tego systemu w normalnym ruchu drogowym. Jeden z nich zamieścił nieszczęsny Joshua Brown pokazując, jak jego auto zareagowało na gwałtowne zajęcie drogi na autostradzie. Być może to także przyczyniło

się do bezgranicznego zaufania systemom komputerowym auta i porzucenia śledzenia trasy jazdy na rzecz filmowej fabuły.

Obecnie sprawą wypadku zajmuje się amerykański nadzór bezpieczeństwa transportu (NHTSA). Czy wypadek zaszkodzi reputacji Tesli? Moim zdaniem nie, a wręcz przeciwnie – paradoksalnie firma zyska dodatkowy rozgłos, który przekuje na swoją korzyść. Czy śmierć Browna była głupia i bezsensowna? Głupia, nie, bo śmierć nie jest ani mądra, ani głupia. Ale przyczyna tej śmierci? Tak głupia, gdyż ofiara bezgranicznie głupio zaufała raczkującej dopiero technologii i nie kwapiła się nawet, by chociaż mimochodem kontrolować jazdę. Bezsensowna? Nie. Wcześniej czy później, ktoś by zginął. Niekoniecznie w Tesli, niekoniecznie w tym roku. Na pewno wypadek i jego przyczyny będą szczegółowo analizowane przez wszystkich, którzy chcą mieć cokolwiek wspólnego z systemami autonomicznej jazdy samochodów. Więc śmierć pana Browna nie pójdzie na marne, zapewne jego nazwisko wpisze się w jakiś sposób do historii rozwoju motoryzacji. Nie zmienia to jednak faktu, że jednocześnie stał się poważnym kandydatem do Darwin Awards 2016.

Wyjątkowe auta na Cabrio Poland 2016



Jesteś kierowcą cabrio? Nie posiadasz się z dumy, ponieważ w Twoim garażu stacjonuje niepowtarzalne i niezastąpione auto? Nie przegap święta cabrio w Gnieźnie! Weź udział w Rajdzie „1050” i próbie bicia Rekordu Guinnessa razem z wyjątkowymi ekipami kabrioletów.

Liczba fanów motoryzacji na fanpage'u Cabrio Poland wciąż rośnie. Od posiadaczy „bezdachowców” organizatorzy otrzymują zdjęcia aut, które czekają na przyjazd do Gniezna. Lista ekip Cabrio Poland 2016, które mogą wziąć udział w evencie, wciąż jest otwarta. W pierwszej stolicy Polski znajdzie się miejsce dla każdego kabrioletu.

Najważniejsze wydarzenie dla miłośników cabrio zaszczyli swoją obecnością Franciszek Kukiola z Bielska-Białej. Kierowca białego Fiata 126P z 1980 r. w 2013 r. wyruszył w podróż dookoła Europy. Maluch cabrio stanowił nie tylko jego środek transportu, ale także miejsce noclegu. 33-letnim Fiatem Pan Franciszek pokonał aż 20 200 km! Doświadczony kierowca kultowego „bezdachowca” potwierdził swoją obecność na Cabrio Poland 2016.

6. sierpnia w Wielkopolsce poczujemy również powiew American Dream. Wszystko to za sprawą Ekipy Darka i jego dwóch Cadillaców

Eldorado z 1973 i 1974 r. Nie zabraknie też słynnego Forda z Detroit. Mustang I generacji z kolorystyką Silver Blue to 50-letnie, absolutnie unikatowe auto. Fani cabrio stawiają też na solidność i sprawdzoną, niemiecką markę. W Gnieźnie pojawi się Emil i jego BMW E46 oraz ekipa Marka i Ani wraz z ich pierwszym kabrioletem - BMW E36 z 1994. Historię zamiany motocyklu na 18-letnie BMW Z3 przedstawi nam na Złocie mieszkaniec Poznania – Przemek. To nie koniec - do Wielkopolski zawita też czerwone, 19-letnie Z3.

Wśród uczestników Złotu pojawi się także samochód-marzenie, czyli Mercedes SL 55 WALD z 1995 r. Prawdziwy pasjonat Mercedesów - Grzegorz - przyjedzie swoim 16-letnim R129 500SL, który stanowi wersję cabrio produkowanego dla kalifornijskich kierowców. Niemieckie auta doceniają też właściciele Audi, którzy potwierdzili swoją obecność na Cabrio Poland 2016. Nie zabraknie Audi A4 i nietypowego, żółtego Audi 80 coupe. W Gnieźnie zobaczymy również Porsche 356 z 1958 r. oraz egzemplarz Austina Healeya 3000 MK III z 1966 roku. Event będzie okazją do odkrycia fenomenu Volkswagena, bowiem Czerwonak Team odwiedzi Gniezno swoim Golfem III w wersji roast style. Pojawi się także przedstawiciel francuskiej motoryzacji - Peugeot 307 CC z 2003 roku. Cabrio Poland to wydarzenie międzynarodowe, dlatego nie zabraknie aut z innych państw Europy. Z Litwy do Wielkopolski przyjedzie wyjątkowa sportowa Mazda Miata.

Wszystkie kabriolety będą stanowiły dla uczestników, a także dla miejscowych, niecodzienny widok. Hasło Cabrio let me be free! nie opuści kierowców przez cały czas trwania Złotu. Zapraszamy kolejne ekipy do udziału w I Międzynarodowym Zlocie Cabrio Poland: www.cabriopoland.com

Wydarzenia i rocznice: lipiec 2016 Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Tak tworzy się historię

USA jest sporym krajem, nawet całkiem dużym. Ma blisko 10 mln km kw i tylko nieznacznie ustępuje powierzchni całej Europy(!) wliczając w to azjatycką część sięgającą po Ural i Kaukaz. Dużym więc osiągnięciem amerykańskiego rządu w XIX wieku było spięcie nielicznymi liniami kolejowymi obu oceanicznych wybrzeży. Pojawienie się na przełomie XIX i XX wieku pierwszych samochodów nie spowodowało rewolucji w rozwoju sieci dróg. Miasta rozwijały się, ale komunikacja pomiędzy nimi odbywała się przede wszystkim za pomocą kolei żelaznej.



Sytuacja zmieniła się nieco po I wojnie światowej, kiedy to armia amerykańska – po własnych doświadczeniach frontowych w Europie – dostrzegła przydatność sieci drogowej w obronności kraju. Jednak w skali tego prawie kontynentu utwardzonych dróg było nadal niewiele.

Prawdziwy przełom nastąpił 26 czerwca 1956 roku, kiedy to amerykański Kongres zatwierdził „Federal Highway Act”, czyli rządowy program budowy autostrad (do dzisiaj będącym największym programem robót publicznych w historii USA). Jego koszt oszacowano na 30 mld ówczesnych dolarów, z których 90 proc miał pokryć budżet federalny. Efektem stało się wybudowanie w ciągu 13 lat ok. 65 tysięcy (!) kilometrów międzystanowych autostrad. Aby zrealizować ten projekt Kongres zaaprobował (stosunkiem głosów 89:1) m. in. wprowadzenie



specjalnego podatku wynoszącego 2-3 centy od każdego galonu benzyny.

Przy budowie znalazło długotrwałe zatrudnienie dziesiątki tysięcy ludzi, a przy już gotowych autostradach lokowały się setki stacji benzynowych, barów i moteli. Na pustkowia w pobliżu nowych autostrad przenosiły się firmy i zakłady produkcyjne kuszone niskimi podatkami. Farmerzy zyskali możliwość szybkiego transportu swych towarów do dużych aglomeracji. Powstawały nowe miasta oraz osiedla mieszkaniowe z dala od zatłoczonych centrów. W lokalnych atrakcjach turystycznych zaczęły pojawiać się tłumy turystów. Tysiące Amerykanów migrowało po kraju w poszukiwaniu lepszej pracy. Generalnie, to wówczas narodził się „naród →→





kierowców”, jak zaczęto nazywać Amerykanów. Jedno nie ulega dyskusji. Federal Highway Act jest jedną z najważniejszych ustaw w historii USA, która w niewyobrażalny sposób wpłynęła na gospodarczy boom tego kraju.

W latach 60-tych oszacowano, że jeden na siedmiu Amerykanów bezpośrednio lub pośrednio związanych jest z szeroko rozumianą infrastrukturą motoryzacyjną.

Ustawa z lat 50-tych miała też pewien uboczny skutek doprowadzając do upadku słynnej “Route 66”. Wybudowana w latach 20-tych droga licząca 2200 mil połączyła Chicago z Santa Monica w Kalifornii. Przez kolejne dziesięciolecia stała się

jedną z najważniejszych dróg między wschodem i zachodem kraju umożliwiając masową migrację i przewóz towarów. Stała się jedną z amerykańskich “ikon”, na trwałe zapisując się w historii USA, także na stronach powieści “Grona gniewu” Johna Steinbecka. Program budowy autostrad z lat 50-tych doprowadził do budowy Interstate-40, czyli nowoczesnej autostrady poprowadzonej równoległe do Route 66, która 27 czerwca 1985 roku oficjalnie straciła status i oznaczenia autostrady. Na szczęście legenda Route 66 nie umarła, a wręcz zyskała na żywotności, będąc obecnie jedną z największych turystycznych atrakcji USA dla zmotoryzowanych.

Kryptonim “Opel”

Chevrolet Corvette – podobnie jak wspomniana wyżej autostrada Route 66, motocykl Harley-Davidson czy wyścigi NASCAR – wpisał się na stałe do historii amerykańskiej motoryzacji, stając się kolejną z jej rozpoznawalnych na całym świecie ikon.

Koncepcja tego auta narodziła się w głowie zatrudnionego w General Motors projektanta Har-

leya J. Earla. Był to rok 1951. Zadaniem było zbudowanie w miarę taniego sportowego samochodu, który byłby konkurencją (pod każdym względem) dla europejskich konstrukcji sportowych spod znaku MG, Jaguara czy Ferrari. Trzymany w tajemnicy projekt otrzymał kodową nazwę “Opel”. Nazwę Corvette zaproponował Myron Scott, którego zainspirowały niewielkie, ale szybkie

i zwinne okręty wojenne, zwane właśnie korwetami.

Samochód – jeszcze jako concept-car - po raz pierwszy został zaprezentowany publiczności w styczniu 1953 roku podczas wystawy Motorama w Hotelu Waldorf-Astoria w Nowym Jorku. Corvette okazała się hitem wystawy i GM podjął decyzję o wprowadzeniu auta do seryjnej produkcji. Pierwszy seryjny egzemplarz opuścił fabrykę Chevroleta w miejscowości Flint (Michigan) 28 czerwca 1953 r., a przed Nowym Rokiem wyprodukowano ich 300 sztuk.

Pierwsze Corvette były dwumiejscowymi kabrioletami z nadwoziem z tworzywa sztucznego. Za napęd posłużył silnik o pojemności 3860 ccm i mocy 150 KM, ale bardzo szybko wprowadzono do oferty całą gamę coraz mocniejszych jednostek napędowych (aż do V8 o pojemności 4637 ccm i mocy 245 KM). Po raz pierwszy w tego typu pojazdach zaproponowano wersję hardtop, czyli ze sztywnym dachem.

Samochód zyskiwał błyskawiczną popularność i by sprostać zamówieniom GM kierował produkcję Corvette do kolejnych zakładów. Pierwsza generacja tego auta (oznaczana C1) wytwarzana była przez 9 lat. Łącznie wyprodukowano ich 69 tysięcy, a dla mnie to jeden z najpiękniejszych oldtimerów w historii motoryzacji.

Obecnie w salonach sprzedaży oferowane są Corvette siódmej generacji i chociaż mało już przypominają praprzodka, to jedno się nie zmieniło – nadal, to dwumiejscowy, na wskroś sportowy i pożądany przez młodych i nieco starszych miłośników samochodów.



Legenda „500-ki”

Założona przez Giovanni Agnelli'ego w 1899 roku firma FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino) szybko stała się jednym z najpoważniejszych włoskich producentów samochodów. Od początku ideą było wytwarzanie prostych i tanich pojazdów. I taki był pierwszy, przedwojenny model nazwany Fiat 500. (W rzeczywistości dwuosobowe auto posiadało silnik o pojemności 569 ccm, moc 13 KM i mogło rozwinąć prędkość ok 85 km/godz). Później, ze względu na niewielkie rozmiary oraz często stosowany szary kolor karoserii, samochód zyskał przydomek Topolino (myszka).

(We Włoszech disneyowska postać Mickey Mouse także nazywana jest Topolino). Po II wojnie światowej zniszczone bombardowaniem zakłady Fiata odbudowano i ponownie uruchomiono produkcję „500-ki”.

Nowy model Fiata został zaprezentowany dopiero 4 lipca 1957 roku. Producent nie wysilił się zbytnio nazywając nową konstrukcję „Nuova Cinquecento” czyli „Nowa 500-ka”. Samochód był nadal mikroskopijny (długość 2970 mm, szerokość 1320 mm, wysokość 1324 mm), ale jakimś cudem auto formalnie było 4-osobowe. Dwucylindrowy silnik umieszczony z tyłu miał pojemność



479 ccm, ale – chociaż mniejszy od poprzednika – nadal generował 13 KM mocy. (Stosunkowo szybko wprowadzano nieco mocniejsze jednostki napędowe, do 18 KM). Wydaje się, że to niewiele, ale trzeba pamiętać, że masa własna pojazdu wynosiła jedynie ok. 500 kg, a więc czterech rosnących mężczyzn mogło go unieść.

Do 1975 roku, kiedy to zakończono produkcję Fiata 500, fabryczne hale opuściło ok. 3,6-3,8 mln sztuk tych samochodów. Stał się najbardziej popularnym samochodem we Włoszech przyczyniając się do masowej motoryzacji tego kraju. Odegrał od w swoim rodzinnym kraju taką samą rolę, jak „Garbus” w Niemczech czy Fiat 126 w Polsce.

Najnowszy rozdział w historii „500-ki” rozpoczął się 4 czerwca 2007 roku, a więc dokładnie w 50 rocznicę rozpoczęcia produkcji „Nuovo Cinquecento”. Tego dnia, w obecności premiera Włoch Romano Prodi oraz ok. 100 tysięcy(!) widzów, zaprezentowano w Turynie kolejne, najnowsze wcielenie „500-ki”. Do swego słynnego poprzednika nawiązuje jedynie nazwą i nieco wyglądem. Poza tym, to na wskroś nowoczesne auto, przy którego projektowaniu jak najniższa cena finalnego produktu na pewno nie była już priorytetem.

Rajd Polski

Rozgrywany między 30 czerwca a 3 lipca) był siódmą w sezonie 2016 rundą Rajdowych Mistrzostw Świata. Taką rangę Rajd Polski ma piąty raz w swojej historii. Niestety, na starcie w Mikołajkach było 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 Hołowczycowi 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 wywalczyli 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) zdecydowanie wygrywając w klasie A-7 oraz F-2 (tzw. „ośka”) przy okazji wbijając się aż na piąte miejsce w generalce. W N-3 najszybszy był Jarosław Pineles z Maciejem Wodniakiem (Opel Astra GSi).

Ciężką krakę podczas tego rajdu miał nasz redakcyjny kolega Jerzy Dyszy pilotowany przez Jacka Rathe. Na szybkiej partii urwało się mocowanie wahacza i prawe przednie koło zakleszczyło się. W rezultacie Clio wystrzeliło w górę i koziółkując przez przednią maskę zostało kompletnie rozbite. Na szczęście załoga jakimś cudem skoczyła się tylko na kilku siniakach.

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. ■

**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 okładce: www.rajdopolski.pl-Dominik Kalamus, Mirosław Rutkowski



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl