

iauto *polska*

Numer 35, 13 lipca 2016



Dawno minęły czasy, kiedy do naprawy samochodu wystarczył zestaw kluczy, młotek i książka z serii „budowa i naprawa”. Fabryczne wyposażenie samochodu ogranicza się do podnośnika i klucza do kół, a i to nie zawsze. Czasy, gdy do mechanika przyjeżdżał klient i płacił nie za uderzenie młotkiem, ale za wiedzę jak i gdzie uderzyć - minęły bezpowrotnie.



Samochody w ostatnich dwóch, trzech dziesięcioleciach w zasadzie się nie zmieniły; mają koła, silniki, skrzynie biegów, kierownice... A przecież zmieniły się ogromnie. Najlepiej to widać z perspektywy warsztatów samochodowych. Współczesny warsztat musi być wyposażony w szereg specjalistycznych narzędzi, kluczy do różnych śrub i nakrętek o wymyślnym kształcie. Samodzielnie nie da się wymienić żarówki, a jeśli kierowca nie może tego zrobić, to znaczy, że ma już całkiem nowoczesny samochód...

Niezbędne są najróżniejsze urządzenia do pomiaru wartości prądu, do pomiaru wilgotności płynu hamulcowego, do serwisu klimatyzacji, do ustawiania geometrii, do świateł... Do tego niezbędny jest komputer z szeregiem najróżniejszych programów, które powiedzą co należy wymienić. Naprawy współczesnych samochodów polegają przede wszystkim na wymianie podzespołów, a nie na ich naprawie. Takie technologie narzucają producenci, zatem w autoryzowanych stacjach obsługi potrzebni są mechanicy, którzy przede wszystkim wiedzą, jak źle działający podzespół wymienić, a niekoniecznie dlaczego.

Nie zawsze trzeba kupować nową turbinę, alternator czy koło dwumasowe, wiele firm z powodzeniem regeneruje te podzespoły. Mechanik powinien wiedzieć, kto robi to dobrze. Problem w tym, że w większości ASO montują wyłącznie nowe, firmowe podzespoły...

Szerokiej drogi



Prezentacje

Bentley Bentayga - str. 4



Technologie

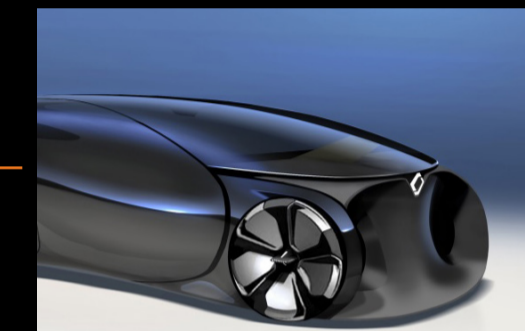
Silniki Diesla cz. 3 - str. 11

Wydarzenia

Autosan - reaktywacja - str. 14

Konkurs wizjonerów - str. 20

Klasyki w Białej Podlaskiej - str. 21



Eksploatacja

Not to jedziemy - str. 17

Patronat iAuto

Motul Królewski Puchar Lata - str. 24

Mad Cat's Garage - str. 30

Food Trucks i kabriolety - str. 32



Relaks

Grand Turismo 6 - str. 33

Kalendarium

Kalendarium - str. 35



Bentley Bantayga

Wielki jak góra



TEKST: TOMASZ CIECIERZYŃSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Ostatnio internet obiegiło zdjęcie Roberta Lewandowskiego w kabrioletcie Bentleya. To niezła okazja do przyjrzenia się tej marce. Oto nowy SUV Bentley Bentayga.

Walter Owen Bentley, założyciel firmy, kochał wyścigi, kochał być pierwszym i kochał bić rekordy. Rekordy bije także pierwszy SUV firmy Bentley. Najdroższy, największy, najszybszy SUV świata. Tak właśnie był przedstawiany Bentley Bentayga pod-

czas premiery, która odbyła się we wrześniu 2015 roku podczas International Motor Show we Frankfurcie. Tych „naj”, jest bardzo dużo, wystarczy jednak stwierdzić, że jest najbardziej luksusowym i najbardziej ekskluzywnym SUV-em świata. Do rekordów dorzuciłbym jeszcze

to, że możemy w nim mieć najdroższą opcję świata, samochodowy zegarek firmy Breitling, złoty i z ośmioma brylantami, za cenę prawie 200 000 \$.

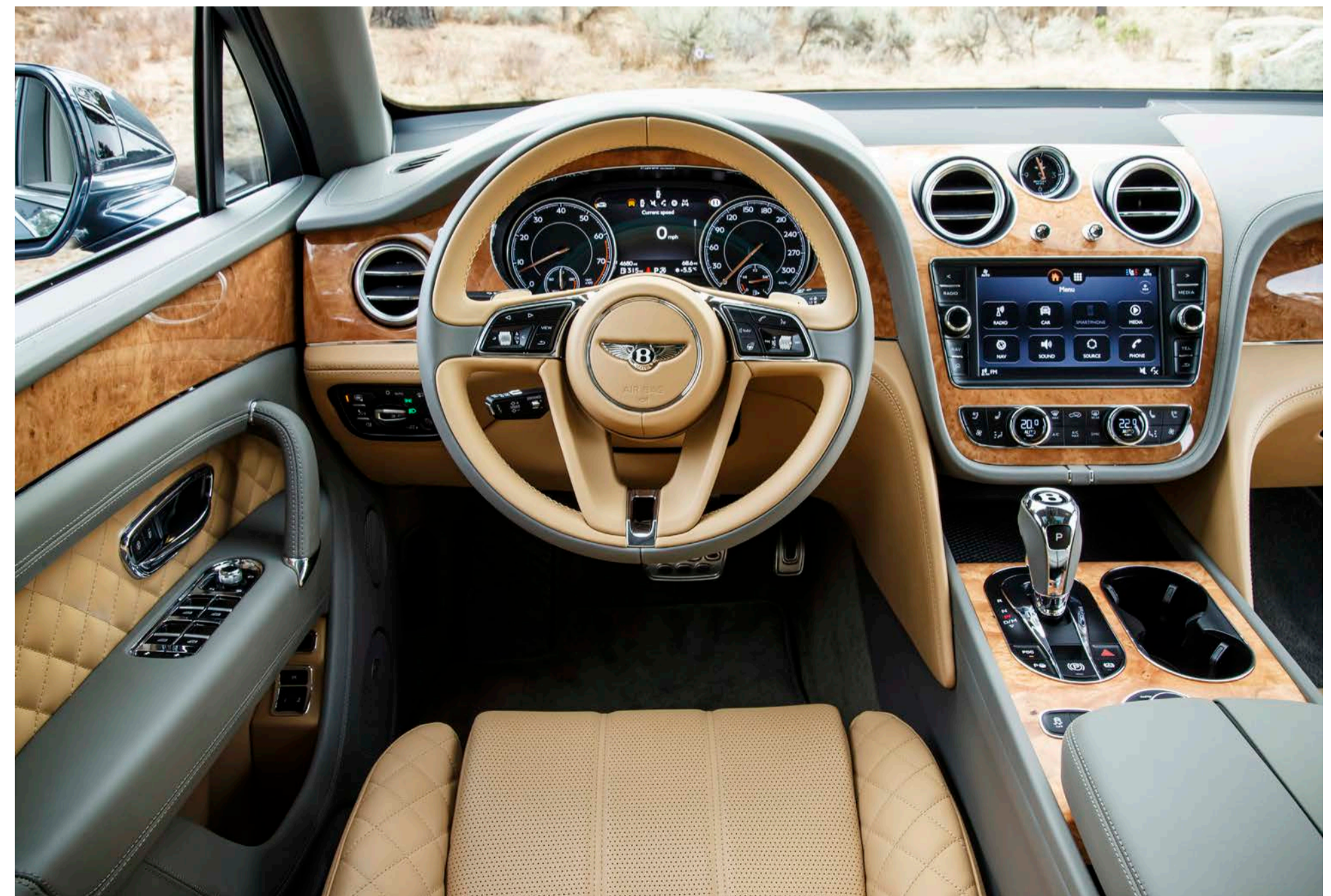
Bentley Bentayga łączy w sobie luksus, sportowy charakter i zdolności terenowe, może być także autem codziennego

użytku, zwłaszcza w Azji lub Ameryce. Europa nie lubi dużych samochodów, a jak na standardy europejskie Bentayga jest samochodem wielkim jak góra. Zresztą nazwa pochodzi od góry Bentayga na Grand Canaria; przy okazji także jest zbitką słowną Bentley i Tayga. Być może, że jest to gest w kierunku rynku wschodniego. Bentleya Bentayga mogliśmy obejrzeć wcześniej, bo już w 2012 prezentowany był podczas targów motoryzacyjnych w Genewie jako koncept EXP. Bentayga osiągnięci pokonał Porsche Cayenne i jest najszybszym SUV-em świata. Jednocześnie jest jednym z najszybszych Bentleyów, jakie w ogóle zostały skonstruowane. Osiąga przeszło 300 km/h, a przyspiesza do 100 km/h w 4.1 s. Dzieje



się tak za sprawą nowego 6-cio litrowego benzynowego silnika konstrukcji Volkswagena, W12 o mocy 608 KM z momentem obrotowym 900 Nm. Dla najbardziej wymagających klientów

przewidywana jest wersja Bentayga Speed, o jeszcze lepszych osiągnięciach. Bentayga waży немало, bo 2422 kg. Pali także немало. Kosztuje bardzo, bardzo dużo, a i tak, pomimo zwięk- →



szenia produkcji, kolejka oczekujących jest ciągle duża. Choć Bentley należy do koncernu VW, to samochód zaprojektowany został w Wielkiej Brytanii w Crewe i tam jest produkowany. Korzysta oczywiście z technologii VW, podobno jedynie w 20%, jest brytyjski. Patrząc na niego czuje się geny Bentleya. Świadczą o tym z przodu charakterystyczne okrągłe światła

i typowy dla Bentleya ogromny wlot powietrza, z boku wyoblenia błotników, a z tyłu charakterystyczne światła. Patrząc na Bentaygę z zewnątrz mam skojarzenia z modelem Continental. Wnętrze pachnące skórą jest połączeniem klasyki z nowoczesnością, metal, drewno i skóra, wszystko najwyższej jakości. Deska rozdzielcza z klasycznymi okrągłymi zegarami ana-

logowymi; szybkościomierzem i obrotomierzem, także z wymienionym wcześniej zegarkiem Breitlinga z którą Bentley jest od dawna związany. Nowoczesność reprezentuje dotykowy, ośmio-calowy ekran, wzięty z Audi Q7. Przed kierowcą, na szybie zobaczymy wyświetlacz Head-up. Pod ręką znajdują się pokręta do regulowania trybu podróżowania i regulacji prześwitu

pojazdu. Fotele ręcznie obszyte skórą są podgrzewane i mają funkcję masażu i wentylacji. Dużo miejsca z przodu, jeszcze więcej z tyłu. Dla pasażerów na tylnych siedzeniach 10,2-calowe tablety z Androidem i możliwością łączenia się z internetem, dysk twardy 60 GB.

Samochód oferuje kierowcy i pasażerom dosłownie wszystko, wspaniałe osiągi, wspaniałą

komfort i wszystkie najnowsze rozwiązania techniczne i elektroniczne ze wszystkim możliwymi systemami wspomagania. Bentaygą podróżuje się niemalże w kompletnej ciszy i komforcie, jakiego nie oferuje żaden inny SUV. Jest to zasługa wyciszenia, podwójnych szyb i wspaniałego pneumatycznego zawieszenia z możliwością ustawiania trzech programów. Najbardziej

twarde to SPORT, jest oczywiście KOMFORT i także pośrednie najbardziej optymalne, nazwane Bentley. Do dyspozycji mamy 4 programy dynamiki jazdy (Sand, Mud, Gravel, Snow/Ice), wpływające na reakcję na pedał gazu, zmianę biegów, zawieszenie i układ kierowniczy. Duży skok zawieszenia pozwala na komfortowe pokonywanie nierówności. Po zmianie programu, →



DANE TECHNICZNE BENTLEY BENTAYGA

Pojemność skokowa silnika	5950 cm ³ /benzyna
Moc	608 KM/447 kW
Emisja CO ₂	296 g/km
Norma Euro	Euro 6
Skrzynia biegów	Automatyczna 8 biegowa
Napęd	Stały na 4 koła
Przyspieszenie do 100 km/h	4,1 s
Prędkość maksymalna	301 km/h
Pojemność zbiornika paliwa	85 l
Długość	5141 mm
Wysokość	1742 mm
Rozstaw osi	2992 mm
Waga	2422 kg
Pojemność bagażnika	430 l/590 l
Rozmiar opon	275/50 R 20
Rozmiar felgi	R20, R21, R22
Średnie zużycie paliwa	12,8l/100 (dane producenta)
Cena Bentley Bentayga First Edition	od 1 523 100 zł





na asfalcie, Bentayga zachowuje się wspaniale, zadziwiająco dobrze w zakrętach. Prześwit samochodu automatycznie się zmniejsza przy szybkości 160

km/godz. i jeszcze bardziej przy 240 km/h. Bentley Bentayga ma wielki bagażnik o pojemności 590 litrów, samochód też jest wielki: przy długości 5 metrów

i 14 centymetrów jest najdłuższym z produkowanych SUV-ów. Dla porównania Porsche Cayenne mierzy 4 metry 85 centymetrów, a kuzyn Bentaygi, Audi





Q7 - 5 metrów i 5 centymetrów. Te trzy pojazdy korzystają z platformy konstrukcyjnej MLB – Evo opracowanej przez koncern VW. Firma Bentley zapowiedziała jeszcze dłuższą, 7-miejscową, wersję. Bentleyga, jako pierwszy SUV, otworzył w historii firmy nowy rozdział. Producent

zapowiedział kolejne nowości: pierwszego Bentleya z silnikiem diesla V8 TDI o mocy 435 KM i momencie obrotowym 1000 Nm oraz wersję hybrydową, która powstaje w oparciu o rozwiązania Porsche.

Doczekaliśmy czasów, w których wszystkie luksusowe marki

oferują auta typu SUV. Mamy do wyboru Bentleya, Porsche, Land Rovera, Jaguara, Maserati, Infiniti, Cadillac, do tego firmy japońskie, koreańskie, czy indyjskie. Dzisiaj w Wielkiej Brytanii SUV-y produkują Bentley, Land Rover i Jaguar, a za chwilę również i Rolls-Royce... ■



Silniki Diesla

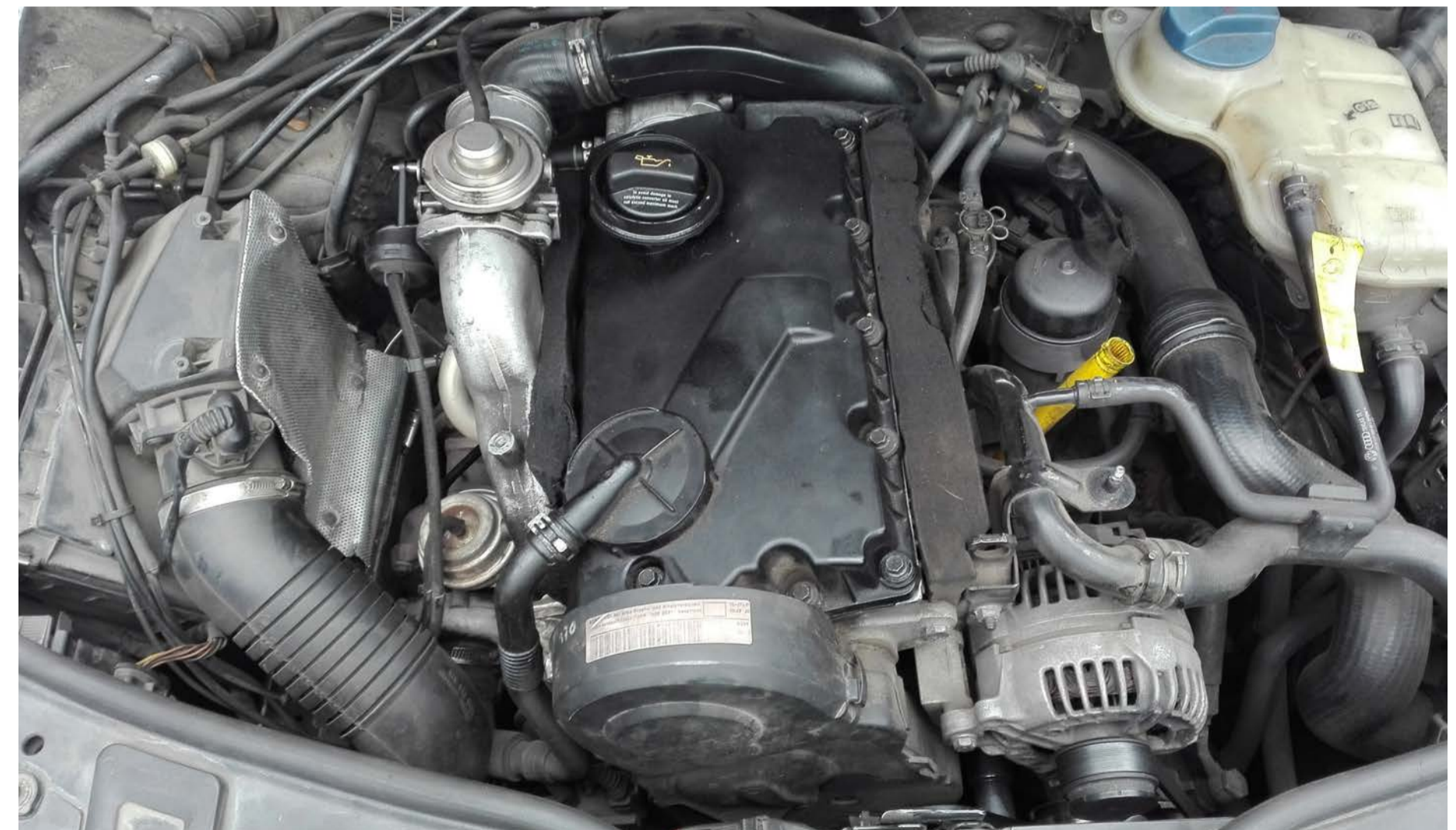
cz. 3

TEKST I ZDJĘCIA: MARIUSZ LEŚNIEWSKI

Ostatnie lata XX wieku przyniosły dwie przełomowe technologie w systemach zasilania silników diesla. W końcu idea Rudolfa Diesla - niemieckiego wynalazcy silnika wysokoprężnego nabrała pełniejszego wymiaru, co więcej autorami jednej z kluczowych innowacji byli jego rodacy.

Gdy w 1997 roku Audi skonstruowało pierwszy 6 cylindrowy silnik 2.5 TDI w układzie V z 4 zaworami na cylinder o mocy 150 KM, wydawało się iż ta wysokoprężna jednostka wyznaczy na wiele lat nowe standardy

pośród samochodów z dieslem pod maską. Kultura pracy jak i dynamika były na zaskakująco dobrym poziomie, co można było osiągnąć dzięki wysokiemu ciśnieniu wtrysku które wynosiło maksymalnie ok 1500 bar, kolejne modyfikacje →→



Kultowy 1.9 TDI z pompowtryskiwaczami w Volkswagencie Passacie, brak jakichkolwiek przewodów magistrali wtryskowej to znak rozpoznawczy tego typu rozwiązania. Całość mieści się pod pokrywą zaworową.

pozwoły na podniesienie mocy maksymalnej do 180 KM. Silnik zdobył popularność i występował najpierw pod maską Audi A8 kolejno w A6, A4 później w Skodzie Superb i innych produktach koncernu Volkswagena. Dopiero kolejne lata eksploatacji ujawniły jego wady – pojawiły się problemy z układem smarowania poważnym awariom ulegały wałki rozrządu wraz z dźwignkami i popychaczami zaworowymi.

Włoska robota.

Normy czystości spalin zastrzały się, więc inżynierowie musieli znaleźć złoty środek na dopracowanie silników wysokoprężnych tak, aby „zieloni” byli zadowoleni. Ciśnienia wtrysku generowane przez rotacyjne pompy wtryskowe serii VP dochodzące do około 1800 bar wydawały się zadowalające, lecz ideałem byłoby wtrysnięcie paliwa do komory spalania w szybkich precyzyjnych dawkach, co pozwala na redukcję szkodliwych składników i podniesienie wydajności silnika. Nad rozwiązaniem tych poważnych aspektów pracowali od 1987 roku włoscy inżynierowie z Fiata i Magnetii Marelli, choć geneza projektu powstała na uniwersytecie w Zurychu.

Wynikiem ich prac okazało się zaprojektowanie nowatorskiego układu zasilania zwanego zasobnikowym (z angielskiego „common rail”czyli wspólna szyna), który pozwalał na uzyskanie wysokich ciśnień wtrysku (od 1350 bar w pierwszych generacjach do 2200 bar w najnowszych) w szerokim zakresie prędkości obrotowych silnika. W układzie tym podzieleniu uległy funkcje wtryskiwania paliwa, jak i wytwarzania wysokiego ciśnienia. Osobna pompa wysokiego ciśnienia generuje w nieprzerwalnym cyklu ciśnienie paliwa, które gromadzi się zasobniku, by następnie krótkimi przewodami dostarczyć je do wtryskiwaczy. Ponadto możliwe stało się swobodne kształtowanie przebiegu wtrysku, jak i sterowanie jego początkiem (podział na fazy: przedwtrysku, wtrysku głównego i powtrysku) poprzez wystawianie elektromagnetycznych wtryskiwaczy. Niestety, Włosi chyba niedocenili w pełni wagi projektu i borykając się z problemami finansowymi przekazali dokumentację dla Boscha, który wszystko dopracował i wdrożył. Common Rail okazał się strzałem w dziesiątkę i obecnie zdominował dieslowskie układy zasilania. Warto jednak zauważyć, iż prawie 20 lat temu posiadał



Opel Astra piątej generacji z silnikiem 1.6 CDTi o mocy 136 KM, z boschowskim Common Rail.



Niezwykle popularny 1.5 cdi w Renault Clio trzeciej generacji, oczywiście posiada układ wtryskowy typu Common Rail francuskiego koncernu PSA.

konkurenta zdolnego wówczas wtrysnąć paliwo pod ciśnieniem prawie 2050 bar.

Niemiecka ofensywa.

Audi u schyłku XX wieku w gamie silników ze znacznym TDI posiadało jednostki cztero-, sześć- i ośmio-cylindrowe. Wysokoprężny ośmio-cylindrowy, widlasty silnik, zbudowany w 1999 roku w oparciu o zasilanie common rail, potrafił z pojemności 3,3 litra uzyskać 225 KM mocy wspomagając swoją pracę dwiema turbosprężarkami o zmiennej geometrii. W segmencie wielocylindrowych jednostek koncern z Ingolstadt miał wiele do zaoferowania swoim klientom, lecz z czasem przyszła pora na oszczędności i w 1999 roku Audi wprowadziło na rynek silnik Diesla o znacznie mniejszej architekturze. Ta trzycylindrowa jednostka o pojemności 1,4 litra posiadała całkowicie nowy rodzaj systemu zasilania wykorzystujący pompowtryskiwacze. Jest to układ zintegrowany obejmujący wtryskiwacz, pompę i zawór sterujący, zamknięte w jednym elemencie konstrukcyjnym zabudowanym w głowicy. Zastosowanie pompowtryskiwaczy znacznie komplikuje budowę silnika, szczególnie głowicy, gdyż wymagany jest zmodyfikowany wałek rozrządu posiadający dodatkowe krzywki sterujące pracą

pompowtryskiwacza. Ponadto paliwo podawane jest kanałami w głowicy więc brak jest jakichkolwiek przewodów wtryskowych. Jest to niewątpliwie zaleta tego typu rozwiązania, jednak problematyczne jest mocowanie pompowtryskiwaczy w samej głowicy. W 2000 roku pompowtryskiwacze zadebiutowały w kultowym 1.9 TDI, dzięki czemu moc wzrosła do 115 KM, a w kolejnych wersjach do 131 KM. Jednak oszczędnie pompowtryskiwacza realizowane za pomocą tylko jednej śruby dało o sobie znać. Wielokrotnie dochodziło do wybicia gniazda mocowania co, niestety, rzucało cień na opinię jaką 1.9 TDI zyskał przez poprzednie lata. Oczywiście innowacyjne zasilanie za pomocą pompowtryskiwaczy przyniosło poprawę osiągnięć dieslowskiej jednostki, ale też wymuszało stosowanie paliwa o bardzo dobrej jakości. Ciśnienia wtrysku na pułapie 2000 bar pozwalało na uzyskanie precyzyjnej dawki w kilku fazach, co pozwoliło na sprostanie wyśrubowanym normom emisji spalin.

W następnym odcinku cyklu o Dieslach pokażę dalszą ewolucję tych silników i zestawie zalety i wady nowoczesnych systemów zasilania w oparciu o układy typu Common Rail jak i wtrysku za pomocą pompowtryskiwaczy.

cdn.

Autosan - reaktywacja



TEKST: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Nieco starsze osoby (no, bez przesady, już takie 50+) bez trudu pamiętają, gdy po polskich drogach jeździły ciężarówki Star oraz Jelcz, samochody dostawcze i busy Lublin, Nysa, Żuk i Tarpan, autobusy Jelcz i Autosan oraz samochody osobowe Warszawa i Syrena.

Te wszystkie pojazdy łączyło jedno – w większym lub mniejszym stopniu były to polskie konstrukcje, budowane w całkowite polskie zakładach. (Nie wliczam tutaj importowanych konstrukcji „bratnich” państw socjalistycznych, jak np. Tatra, Ikarus, Kamaz,

Łada, Wartburg czy Zastava). Po „upadku komuny” zakłady te - z różnych powodów – zaprzestały produkcji i generalnie popadły w spore problemy finansowe.

Pierwszym światełkiem odradzającego się polskiego przemysłu motoryzacyjnego było powsta-



nie w 2001 roku fabryki autobusów Solaris w Bolechowie koło Poznania. (Trudno mi uznać fabryki Opla w Gliwicach czy Fiata w Tychach, jako polski przemysł motoryzacyjny). Kolejnymi obiecującymi faktami stała się konstrukcja - testowanej od kilku miesięcy – nowej Syreny oraz superauta Hussarya. Natomiast kilka dni temu agencje informacyjne ogłosiły, że po latach przerwy ponownie rozpocznie się produkcja autobusów Autosan.

Autosan jest jedną z najstarszych fabryk w Polsce. Jej powstanie datuje się na 1832 rok, kiedy to dwaj byli powstańcy listopadowi założyli zakład rzemieślniczy zajmujący się produkcją kotłów i narzędzi, a później urządzeń dla górnictwa, przemysłu naftowego oraz wagonów kolejowych. Produkcja autobusów rozpoczęła się natomiast wkrótce po zakończeniu II wojny światowej.

Kłopoty fabryki rozpoczęły się w latach 90-tych ub. wieku, ale jeszcze przez kilkanaście lat walczyła o przetrwanie. Ostatecznie „poległa” 19 września 2013 roku, kiedy to ogłoszono upadłość Autosan S.A. ...

Ratunek przyszedł niedawno i to z dość nieoczekiwanej strony. Nowym właścicielem Autosanu (obecnie Autosan sp. z o.o.) – od 1 kwietnia 2016 roku - stała się Huta Stalowa Wola S.A. oraz PIT-Radwar S.A., w więc jednocześnie spółka Autosan znalazła się w składzie Polskiej Grupy Zbrojeniowej S.A., co dodatkowo umacnia jej wiarygodność. Nowa Spółka przejęła bogate doświadczenia produkcyjne fabryki i głównym profilem jej działalności ma pozostać produkcja autobusów różnego przeznaczenia. Logo firmy nie zmieniło się – nadal jest nim stylizowana sylwetka ➔➔



leżącego bociana. W Autosanie ponadto, nadal wykonywane będą także komponenty do pojazdów szynowych, wyroby dla wojska oraz różnego rodzaju usługi przemysłowe. PGZ S.A. skupia ponad 60 dużych firm, zatrudniających łącznie ponad 17.500 osób, a jej roczne obroty kształtują się na poziomie 5 mld zł.

Kilka dni temu ogłoszono, że „nowy” Autosan otrzymał pierwsze poważniejsze zlecenie. Jest to umowa z krakowskim MPK na dostarczenie 15 (krótkich) autobusów.

Podpisanie kontraktu z krakowskim MPK jest przełomowym wydarzeniem dla Autosanu – powiedział prezes spółki Marek Opowicz. Jest to dla nas kontakt, który nobilituje nowe przedsiębiorstwo, a także daje mu nowe otwarcie, żeby nasi potencjalni klienci zobaczyli, że jesteśmy, istniejemy i możemy spełnić wysoko postawione warunki przetargowe.

Prezes przypomniał, że w momencie przejęcia fabryki od syndyka nie prowadziła ona już produkcji i ponowne jej uruchomienie jest bardzo trudnym i czasochłonnym procesem. Dodał, że fabryka przygotowuje się do nowych przetargów, a minimalna produkcja 120-130 autobusów rocznie - która zapewni firmie rentowność - osiągnięta zostanie już w 2017 roku.

Obecnie Autosan posiada w ofercie sześć modeli autobusów wyposażonych w silniki spełniające najwyższą europejską normę Euro 6 - trzy modele międzymiastowe oraz trzy komunikacji miejskiej. W fazie projektów i testów są ponadto modele elektryczne oraz zasilane gazem CNG. Jeśli reaktywacja Autosanu będzie przebiegała pomyślnie, to należy się spodziewać, że szybko pojawią się tam nowe miejsca pracy – zarówno w biurze konstrukcyjnym, jak i bezpośrednio przy produkcji. ■

No to jedziemy

TEKST: JERZY DYSZY
ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Od lat przed i w sezonie urlopowym specjalistyczne media radzą jak przygotować samochód przed długim wyjazdem. Czy te rady mają sens?



Część z nas jest w tej dobrej sytuacji, że dysponuje samochodem prawie nowym lub „w wieku gwarancyjnym”. Taki pojazd powinien dać pewność, że w wakacyjnej podróży nic technicznego się nie przydarzy. Ale przecież ponad połowa samochodów w Polsce wymaga specjalnej troski, osiągnęły już wiek dojrzały, a do tego często są po dramatycznych przejściach

gdzieś na zachodzie Europy. Ich właściciele znają słabości swoich aut i bardziej czy mniej skutecznie zapobiegają nieplanowanym postojom. Ale to tylko teoria. I te nowsze, i te niemal klasyki wymagają starannych przeglądów i regularnych serwisów. Z różnych powodów właściciele aut odwiedzają warsztaty rzadko, a jeśli już, to najczęściej z konieczności – coś nie działa! →→

Szczególnie przed wakacyjnymi wozami przypomnienie o tym, że samochód może odmówić współpracy ma sens. Urlop ma być miły i bezstresowy, i chodzi o to, aby defekt samochodu nie zrujnował wakacji.

Problem polega na tym, że jeżdżąc nawet codziennie po mieście, możemy nie dostrzec nadchodzącej awarii. Być może nietypowej i rzadko spotykanej, ale jak uczy prawo Murphy'ego, jeżeli coś ma się przydarzyć, to przydarzy się w najgorszym momencie.

Serwis tylko gdy trzeba

Oczywiście nie zalecamy wykonywania w sprawnym samochodzie pełnego serwisu z dogłębnymi naprawami tylko dlatego, że mamy właśnie przejechać kilka tysięcy kilometrów. Warto jednak zastanowić się (spojrzeć do książki serwisowej, lub w naprawę nowoczesnym samochodzie sprawdzić jakie informacje zebrał komputer pokładowy), czy aby wkrótce nie czeka nas okresowy lub narzucony przez systemy kontrolne przegląd. Trzeba uczciwie powiedzieć, że z technicznego punktu widzenia przeciągnięcie takiego przeglądu (razem z wymianą olejów) o tysiąc czy dwa tysiące kilometrów jest zupełnie nieistotne. Jeżeli jednak chcemy zachować wymaganą dla gwarancji, rękojmi lub naszej satysfakcji ciągłość przeglądów, sprawa wygląda inaczej. Być może w aucie z europejską gwarancją uda się to zrobić w Portugalii czy w Norwegii, ale zapewne nie chcemy zajmować się tym w czasie urlopu, więc lepiej jest odfajkować sprawę przed wyjazdem, w naszym stałym serwisie.

W takim przypadku jedna ważna uwaga: nigdy nie planujmy naprawy ani nawet niegroźnego przeglądu w ten sposób, by odbierać auto z serwisu o określonej godzinie, natychmiast się pakować i wyjeżdżać. Po pierwsze, termin odbioru samochodu z warsztatu to jednak loteria i wielu z nas dobrze o tym wie z doświadczenia. A po drugie dobra praktyka serwisowa mówi, że po jakiegokolwiek pracy trzeba "testowo" trochę pojeździć. Może mechanikowi coś się nie udało lub o czymś zapomniał, może jedna naprawa wywołała drugie uszkodzenie? Zostawmy sobie choć dzień na krótkie testowanie auta.

Sprawdzamy samochód samodzielnie

Co powinniśmy zrobić, jeżeli wyjeżdżamy na

wakacje z pewnością sprawnym autem bez wizyty u mechanika? Nasza osobista lista przeglądu będzie krótka:

- Bardzo **zalecamy wzrokową kontrolę komory silnika**, spodu auta i okolic kół w poszukiwaniu ewentualnych świeżych wycieków oleju, płynu chłodzącego i hamulcowego. Zasadniczo, jeżeli nic nie cieknie, to zespoły prawie na pewno są sprawne. Czas - ok. 1 minuty

- Sprawdzamy **poziom płynów eksploatacyjnych** (olej silnikowy, ew. olej wspomaganie kierownicy, płyn hamulcowy, płyn chłodniczy). Jeżeli poziomy są "w normie", zapewne nie ma problemów technicznych. Uzupełniamy olej silnikowy i ewentualnie płyn chłodniczy w pobliżu poziomu maksimum. Czas - ok. 5 minut.

- Jeżeli na co dzień poruszamy się tylko w centrum miasta, a więc powoli, to **wykonujemy jazdę próbną z pełnym nagraniem silnika** i wykorzystaniem choć przez chwilę większości jego osiągnięć. Czy nagrany i obciążony silnik pracuje płynnie, nie traci mocy, nie przerywa? Jeżeli tak, zapewne wszystko jest w porządku.

Wykonujemy też **co najmniej jedno dość mocne hamowanie**. Hamulce pracują sprawnie, samochód zwalnia stabilnie, ABS działa? A więc wszystko jest w porządku. Czas - ok 15 minut.

- Sprawdzamy i uzupełniamy **ciśnienie w oponach** do wartości podanych w instrukcji dla wyższych obciążeń samochodu. Jeżeli w którymś kole stwierdziliśmy ciśnienie wyraźnie niższe od prawidłowego, na wszelki wypadek odwiedzimy wulkanizatora, bo może to być uszkodzenie, które się pogłębi. Kontrola - 5 min.

- Sprawdzamy na wszelki wypadek **działanie wszystkich punktów świetlnych, wycieraczek i spryskiwacza szyby**. Uzupełniamy płyn w spryskiwaczu szyby do maksimum. (czas - 3 min).

W sumie swemu sprawnemu samochodowi powinniśmy poświęcić przed dłuższym wyjazdem ok. pół godziny. Taka krótka kontrola da nam prawie pewność, że wszystko jest w porządku. O odkurzeniu i umyciu samochodu nie wspominaliśmy, bo jest to coś oczywistego. ■



Jedynie ubezpieczenia w .pl!



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



Ubezpieczenia
Finansowe



Ubezpieczenia
Nieruchomości



Ubezpieczenia
Zdrowotne



Ubezpieczenia
Oszczędnościowo -
- Inwestycyjne

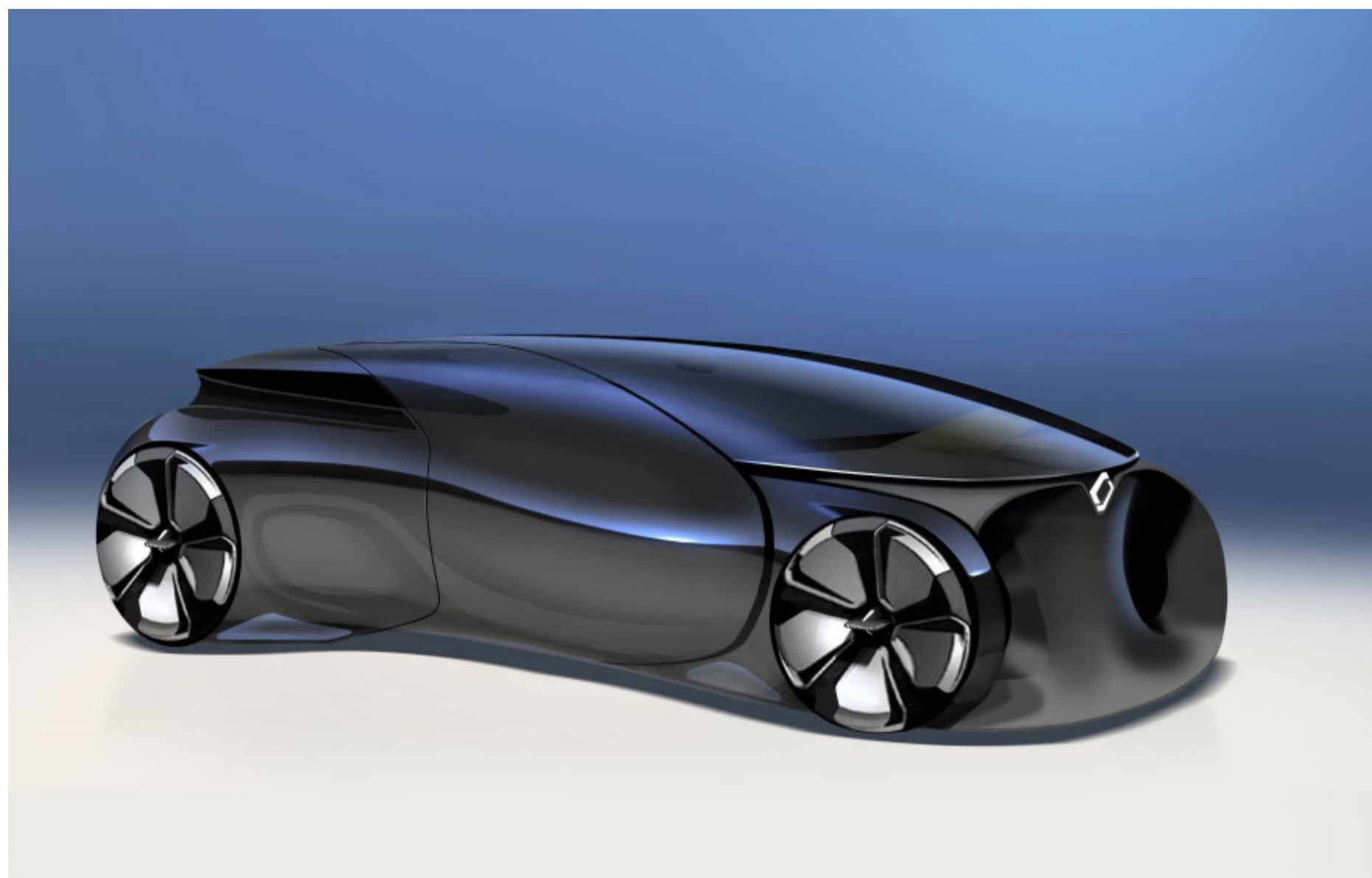


Ubezpieczenia
Emerytalno-Rentowe



Ubezpieczenia
Turystyczne

Konkurs wizjonerów



Projekt Michała Ptaka.

Zakończył się pierwszy etap ogłoszonego przez Renault konkursu dla pasjonatów i projektantów samochodów. Na konkurs wpłynęło ponad pięćdziesiąt projektów, z których jury do finału

przyjęło cztery. Piątego finalistę wybrali internauci. Piatka finalistów – Konrad Cholewka, Daniel Czystoń, Daniel Płatek, Michał Ptak oraz Ryszard Szymański – będzie oceniana przez Anthonego Lo, Dyrektora Design Zewnętrznego Renault, który wybierze trzech laureatów konkursu. Ogłoszenie wyników trwającego od maja konkursu dla pasjonatów projektujących samochody przewidziano na 7 września, w czasie trwania „Wawa Design Festiwal” w Soho Factory w Warszawie. Anthony Lo poprowadzi również warsztaty car designu. Odbędą się one na terenie wystawy Renault. Passion for Design & Innovation, pierwszej w Polsce wystawy car designu. Zwiedzający będą mogli oglądać m.in. makietę modelu Renault Megane wykonaną z gliny przez projektantów Renault oraz podziwiać spektakularny concept-car Renault DeZir. ■



Anthony Lo

Klasyki w Białej Podlaskiej

TEKST I ZDJĘCIA: DARIA TWOREK



III eliminacja Motointegrator Classicauto Cup oraz II Puchar WRC Challenge, które odbyły się na lotnisku w Białej Podlaskiej po raz kolejny przyciągnęły liczne grono uczestników i fanów motoryzacji klasycznej, czyniąc z tej imprezy największy puchar dla amatorów w Polsce. W zawodach oraz treningach udział wzięło około 150 zawodników, wśród których obecni byli także znani kierowcy tacy jak Andrzej „Śruba” Wodziński startujący swoją Lancią Fulvią Coupe oraz Luc Bouchaert siedzący za kierownicą Opla Manty B.

Podczas MCA Cup rywalizacja odbywa się w oparciu o podział na 6 grup i w ich ramach poszczególne klasy pojemnościowe, dzięki czemu szanse zawodników są wyrównane, a walka bardziej zacięta. Nowością w tym sezonie jest wyodrębnienie dodatkowego cyklu WRC Challenge, przeznaczonego dla osób startujących samocho-

dami wyprodukowanymi po 2001 r.

Pierwszego dnia odbył się trening dla chętnych. Przygotowane dwie trasy treningowe – jedna szybsza (3 km), druga dłuższa (5 km) i bardziej techniczna. Trening otwarty był niemal 8 godzin. Tego samego dnia o godzinie 22:00 większość zainteresowanych powróciła na lotnisko aby wziąć udział, bądź podziwiać zmagania kolegów podczas wyścigu nocnego. Trasa wyścigu pokrywała się z trasą dłuższej próby treningowej, dzięki czemu większość zawodników zdążyło się z nią zapoznać w ciągu dnia. W wyścigu udział wzięło 30 kierowców. Każdy pokonał trasę 3-krotnie.

Wyścig nocny był punktem programu cieszącym się ogromnym zainteresowaniem uczestników. Organizatorzy MCA Cup zapewniają, że podczas kolejnych eliminacji nie zabraknie równie ciekawych atrakcji. →→



W niedzielę odbyła się właściwa rozgrywka, czyli III eliminacja MCA Cup oraz II Puchar WRC Challenge. Do udziału w zawodach zgłosiło się niemal 150 zawodników. Lotnisko w Białej Podlaskiej posiada jedną z najdłuższych dróg star-

towych w Polsce. Tak rozległy obiekt umożliwił wyznaczenie trasy o długość aż 5 km, oraz udostępnienie dodatkowej trasy treningowej, z której można było korzystać do woli w przerwie między swoimi startami.



Podczas eliminacji każdy z zawodników miał możliwość odbycia dwóch przejazdów zapoznawczych oraz później 5 przejazdów z mierzonym czasem, od których zależał wynik w klasyfikacji.

Grupa I: Mariusz Maleszewski / BMW 635 CSi;
Grupa II: Łukasz Gałganow i Sylwia Wiercioch / BMW E30 M20;

Grupa III: Arkadiusz Błaszczyk / Honda Integra;

Grupa IV: Paweł Wójtowicz / Porsche 944 T;
Grupa V: Sebastian Kwiecień / Subaru Impreza;
WRC Challenge: Paweł Żelazo i Katarzyna Wróbel / Honda Civic

Kolejna - IV runda Motointegrator Classicauto Cup i III puchar WRC Challenge odbędą się po wakacjach, w dniu 10 września. Tym razem impreza po raz pierwszy zostanie zorganizowana na Torze Jastrzęb. ■



Puchar lata



Druga runda letniego pucharu dla amatorów rozpoczęła się od zamieszania. Okazało się bowiem, że zamiast dwóch bram na teren rozgrywania zawodów, czynna jest tylko jedna. Do tego jeszcze ta, obok której zaplanowana została końcówka trasy. Dłuższą chwilę trwało rozwiązywanie problemu, w tym czasie na Jagiellońskiej utworzył się całkiem spory korek. Zanim wszystko wróciło do jako takiego porządku, radosna i luźna atmosfera – jaka zazwyczaj towarzyszy imprezom Automobilkлубu Królewskiego - nieco się zwarzyła. Rywalizacja ruszyła na nieco zmodyfikowanej trasie wytyczonej na terenie toru testowego Fabryki Samochodów Osobowych. Przy okazji nasuwały się najróżniejsze wspomnienia i na koniec nieswoła refleksja – dni tego obiektu są policzone.

Jak zwykle kierowcy ruszyli z wielkim animu-

szem i, jak zwykle, nie zabrakło przygód. Ktoś zjechał z wyścigu, ktoś trafił w opony, komuś „nie wydało” i zgarnął punkty z przewrócony słupek, ktoś inny dojechał na feldzie... Wszyscy starannie sprawdzali czasy każdego z pięciu przejazdów dwuipółkilometrowego odcinka próby sportowej. Wszak zabawa, zabawą, ale dla uczestników rywalizacja ma znaczenie.

Oczywiście zwycięzcom klasyfikacji generalnej i triumfatorom w poszczególnych klasach gratulujemy. Gratulujemy również wszystkim tym, których wyniki nie imponują, bowiem istotą tego rodzaju imprez jest uczestnictwo, doskonalenie techniki jazdy i relaks. Organizatorom zaś gratulujemy odnalezienia się w niespodziewanej sytuacji i sprawnego przeprowadzenia całej imprezy. Kolejna runda letniego pucharu Motul Królewski Summer Cup odbędzie się 7 sierpnia.



Automobilkclub Królewski





Automobilkklub Królewski

The logo features a circular emblem with a silhouette of a city skyline and a car. To the right is the PZM logo, which consists of a stylized 'P' and 'M' with a checkered flag pattern.





Automobilkklub Królewski



POWER FACTORY.



- Eventy motoryzacyjne
- Szkola jazdy
- Budowa i serwis aut sportowych
- Tuning, oklejanie



-Serwis samochodowy

- przeglądy, naprawy
- diagnostyka komputerowa
- klimatyzacja, wulkanizacja



ul. Jagielska 42E Warszawa
tel 885 90 70 70
powerfactory.waw.pl
facebook.com/POWERFACTORY/



Gonitwy o puchar lata

W sobotę 10 lipca odbyła się 2 eliminacja Motul Królewski Summer Cup. Ekipa Mad Cat's Garage stawiała się na starcie siedmioma samochodami. Pogoda dopisała, nie było zbyt gorąco, nie padało. Obiekt był dla większości szalonych kotów zupełną nowością i spełnił oczekiwania, tak samo jak trasa - szybka, kręta, było się gdzie napędzić, ale też wykazać techniką. Niestety po pierwszych dwóch odcinkach pechowy samochód Łukasza Piotrowskiego już trzeci raz zabrzmiał obróconą panewką. To już trzeci silnik! Dało to do myślenia i najpewniej do jego samochodu zostanie zamontowana zupełnie inna jednostka, bardziej rozwojowa. W BMW Kocura na ostatnim przejeździe padł dyfer i koci bohater RWD stanął w krzakach, wracając do domu na tarczy... A raczej na lawecie. Adaś i Janek niestety musieli tym razem wrócić

do domu bez pucharów, konkurencja w klasie 2 i 4 naprawdę dawała czadu. Mimo dwóch awarii w drużynie i braku zwycięstwa tam, gdzie się go spodziewano - koty wróciły do domu z sukcesami. Świetnie radziły sobie dziewczyny w klasie Pań - Aga Korzeniowska i Zuza Kotkowska, zajmując odpowiednio 2 i 3 miejsce, ustępując jedynie doświadczonej koleżance z dużo mocniejszym autem. Powiało też nudą i monotonią, bo Kuba Kosiński znowu wygrał klasę 4, ośkę i generalkę. Zdecydowanie jest w formie!

Teraz koty mają wakacyjną przerwę aż do 7 sierpnia, kiedy czeka ich ostatnia eliminacja imprezy Automobilklubu Królewskiego. Miesiąc "wolnego" wykorzystają na poważną rewizję wszystkich aut i niezbędne naprawy oraz modyfikacje. ■



Food Truck's i kabriolety

Festiwal Food Trucków to jedna z atrakcji wielkopolskiego zlotu Cabrio Poland 2016. Jakich potraw spróbują uczestnicy głodni motoryzacyjnych wrażeń?

Festiwal Food Trucków, który odbędzie się 6. i 7. sierpnia br. na Stadionie Miejskim „Mieszko” w Gnieźnie, to jeden z głównych punktów I Międzynarodowego Zlotu Cabrio Poland 2016. Zapowiada się prawdziwa gratka dla wielbicieli pysznego jedzenia, podawanego w niecodzienny sposób.

Festiwal to otwarte wydarzenie, dlatego zarówno odwiedzający, jak i uczestnicy Zlotu będą mieli okazję rozsmakować się w specjach serwowanych przez Food Trucki, które przybędą m.in.: z Wrocławia, Łodzi, czy Warszawy. Każdy smakosz znajdzie coś dla siebie: amerykańskie burgery, meksykańskie tortille, naturalne pierogi, czy tradycyjne zapiekanki – to tylko początek ape-

tycznego menu tego wydarzenia. Nie zabraknie również pyszności dla wielbicieli słodczy, czy sympatyków kuchni wegańskiej.

Pyszne potrawy serwować będą: Bobby Burger, Street Menu, Gorące Kawalki, Fabryka Frytek, Hussar Coffee, Mafiosso Food Truck, Chaps zapiekanki, UNICO Food Truck, Pasibus, Sma-check, TACO LIBRE, Pan Kasztan, Shakewave Truck oraz Royal Sweets. Niewykluczone, że lista powiększy się jeszcze o dodatkowe niespodzianki.

Festiwal Food Trucków rozpocznie się w sobotę (6.08.) o godzinie 15:00 i potrwa do późnych godzin wieczornych oraz przez cały następny dzień. Szczegóły w facebookowym wydarzeniu Festiwal Food Trucków. ■

Gran Turismo 6

TEKST: MARIUSZ LEŚNIEWSKI

Szósta odsłona serii Gran Turismo ma już prawie trzy lata na karku, co w świecie cyfrowej rozrywki mogło by świadczyć o częściowym braku grywalności i zabiciu tytułu. W mojej ocenie na pewno nie będzie to dotyczyć dzieła Kazunoriego Yamauchiego ze studia Polyphony Digital, którego ambicją jest gra oferująca maksimum rozrywki przy odpowiednim realizmie. Jednym słowem wyścigowa saga - daje radę.



Nie ukrywam iż jestem fanem serii Gran Turismo, i żadna z kolejnych części nie uszła mojej uwadze. Najwięcej czasu spędziłem bezapelacyjnie przy pierwszej części co było efektem zaurczenia się bogatą treścią którą ta gra posiadała. W 1997 roku zarówno model jazdy, ogromne możliwości tuningu samochodów jak i setki autentycznych aut z różnych epok mogły przyprawić o zawrót głowy. Genialne powtórki można było oglądać w nieskończoność... no cóż dziś na skutek wzrostu mocy obliczeniowej konsol grafika trzyma fotorealistyczny poziom a wspomniane replay'e mogą na dłużej przykuć do telewizora.

Liczba samochodów które oferuje gra wzrosła do 1200 co jest wartością przytłaczającą, lecz aby gracz się nie pogubił auta pogrupowane są w odpowiednie kategorie a nawet przedziały czasowe. Odzwierciedlenie torów bez dwóch zdań bardzo dobre o czym może świadczyć certyfikacja FIA, gracz uzyskuje dostęp do 19. autentycznych tras na różnych kontynentach, m.in.: Monza, Circuit de Spa, Laguna Seca, Silverstone, Nürburgring oraz 24 tras autorskich.

Modele samochodów zostały bardziej dopracowane, i wreszcie możemy zasiąść w środku auta by móc zobaczyć wiele szczegółów wnętrza. ➔➔



Właśnie z tej perspektywy rozgrywam większość wyścigów, gdyż kamera umiejscowiona w środku dodaje realizmu.

Arcadowy symulator.

Skoro już jesteśmy przy poziomie realizmu jaki serwuje nam Gran Turismo 6 to zdania co do jego jakości są podzielone, choć na pewno nie będzie to produkcja pokroju Asseto Corsy niemniej jednak powinna zadowoli wszystkich fanów arcade'owych symulacji. W grze uwzględniono algorytmy przyczepności poszczególnych kół jak i zaawansowanej aerodynamiki. Niestety widoczną wadą

całej serii Gran Turismo jest nie dopracowany system zniszczeń pojazdu który mógłby w znacznie lepszy sposób odzwierciedlać nasze bliskie kontakty z bandą lub kolegą na torze. Twórcy projektu jak zwykle zadbali o masę informacji dotyczących poszczególnych samochodów, czy również o takie detale jak dodatkowe malowania które występowały w określonych wersjach auta. Podczas wyścigu na słynnym

Le Mans gra symuluje realny upływ czasu który może przynieść niespodziewane zwroty aury jak i pozwala obserwować zmieniające się gwiazdozbiory. Dla maniaków sesji fotograficznych z ulubionym pojazdem twórcy przygotowali specjalny tryb foto gdzie można pokusić się o naprawdę dobre ujęcia. Studio Polyphony Digital zapowiedziało już siódmą część sagi tym razem na PlayStation 4 obiecując że wycisnie z tej konsoli ostatnie soki.

Gran Turismo 6, platforma: Sony PlayStation 3, cena gry: 79 zł. Szacowany czas gry pozwalający na zapoznanie się z większością torów i samochodów to 150 - 300 godzin. ■



Wydarzenia i rocznice: lipiec 2016

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Wyprzedził go tylko Schumacher



W wieku 11 lat porzucił szkołę i rozpoczął pracę jako mechanik samochodowy w rodzinnej miejscowości San Jose de Balcarce w Argentynie... Tak niepozornie rozpoczyna się biografia Juana Manuela Fangio, pięciokrotnego mistrza i dwukrotnego wicemistrza świata Formuły 1. Kierowcy, którego sukcesy w F1 „pobił” dopiero Michael Schumacher, pół wieku później...

Fangio urodził się 24 czerwca 1911 roku. Warto o tym pamiętać uwzględniając fakt, że pierwszy poważny sukces sportowy odniósł dopiero w 1940 roku wygrywając wyścig (rajd?) Gran Premio Internacional del Norte z argentyńskiego Buenos Aires do Limy w Peru. W tym też roku oraz następnym zdobył mistrzowski tytuł w swej ojczyźnie.



Do Europy Fangio zawitał po wojnie, w 1947 roku. W Alfie Romeo dostrzeżono jego potencjał, gdzie dostał angaż, a w 1950 roku zadebiutował w barwach tego zespołu w Formule 1 zdobywając wicemistrzowski tytuł. Rok później był już mistrzem. W 1952 roku pauzował, a potem powrócił na sześć lat, by kolekcjonować kolejne tytuły. Fangio dosyć niespodziewanie zakończył swoją karierę 6 lipca 1958 roku, a więc w środku sezonu, po starcie w GP Francji. A więc, Fangio zaliczywszy

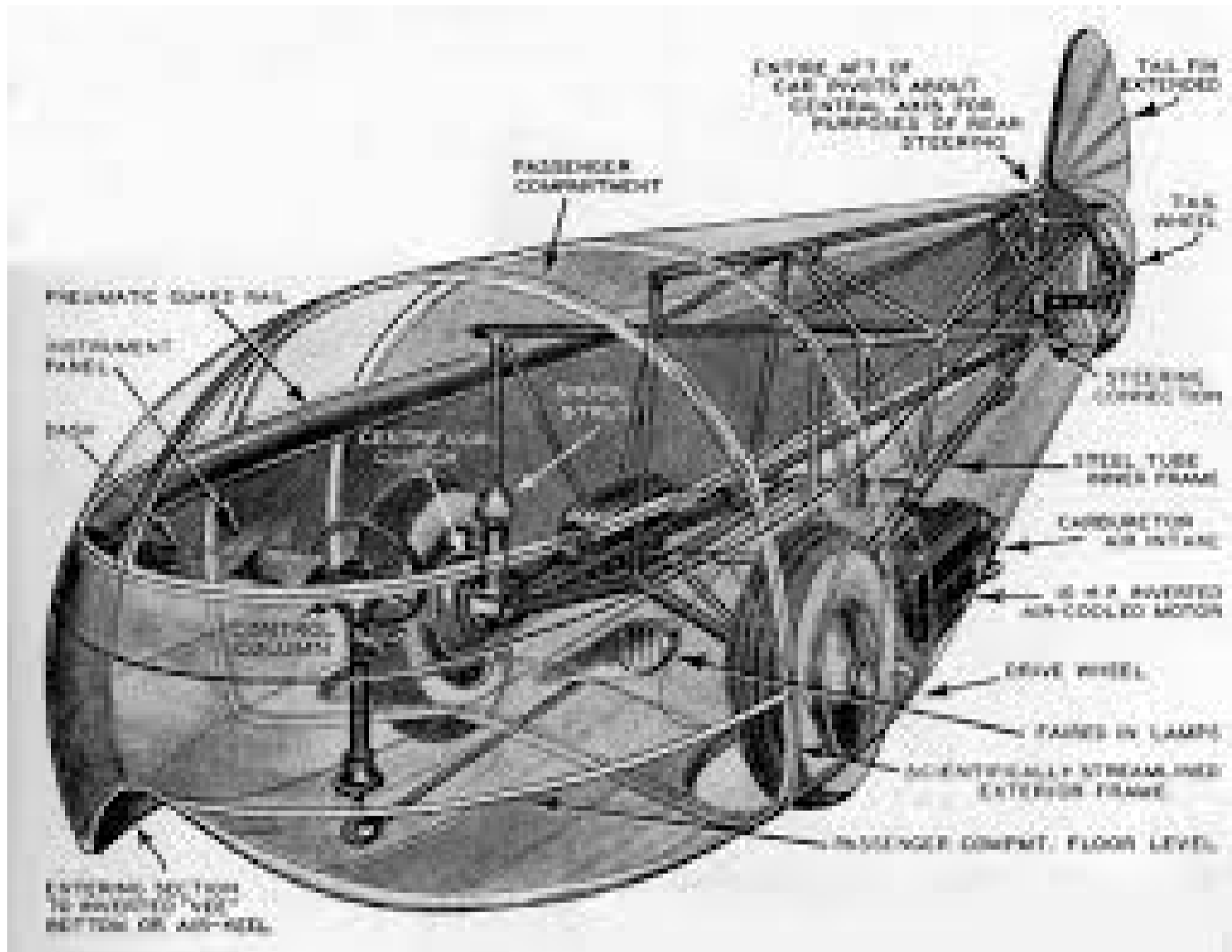
osiem sezonów w Formule 1 (w tym ostatni niepełny), reprezentując barwy Alfiego Romeo, Mercedesa oraz Maserati, aż siedem razy sięgnął po mistrzowski lub wicemistrzowski tytuł. Łącznie w 58 wyścigach odniósł 24 zwycięstwa. Do dzisiaj istnieje niepobity rekord F1 ustanowiony przez Fangio. Argentyńczyk swój ostatni, piąty mistrzowski tytuł zdobył w wieku... 46 lat i 41 dni.



Człowiek renesansu

Jednym z najwybitniejszych architektów XX wieku był (ur. 12 lipca 1895 r. w Milton w stanie Massachusetts) Amerykanin Buckminster Fuller. Obok architektury zdobył także uznanie jako inżynier, konstruktor, kartograf oraz filo-

zof, w swoim dorobku literackim pozostawił 48 pozycji książkowych oraz uzyskał 25 patentów. Sławę w architekturze przyniosło mu skonstruowanie (wynalezienie) tzw. kopuły geodezyjnej, czyli budynku o półsferycznym szkieletcie, →→



który - przy niskich kosztach - oferował zaskakująco dobre rezultaty pod względem stabilności, wytrzymałości i prostoty budowy. Co więcej, okazało się, że cząsteczka odkrytej później jednej z alotropowych odmian węgla (C60) swą budową bardzo przypomina kopułę geodezyjną Fullera. Nic więc dziwnego, że nazwane zostały one przez chemików ogólną nazwą fulerenów.

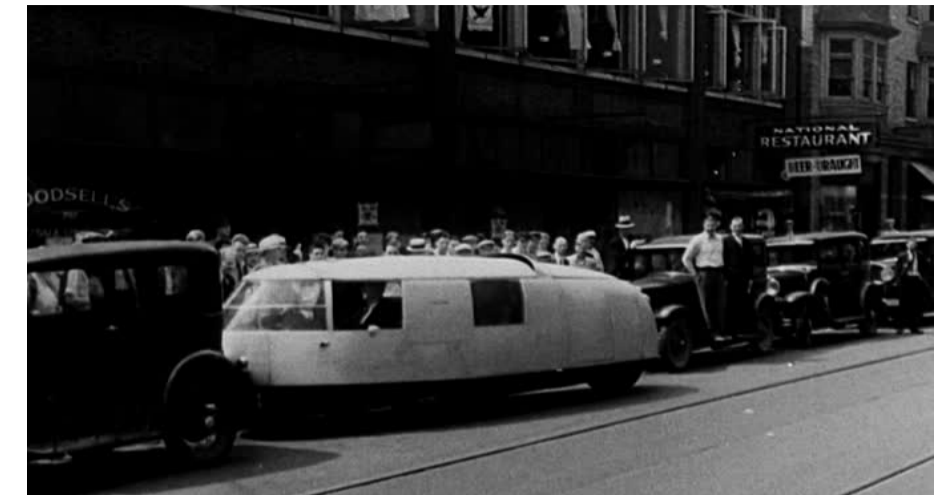
Fuller, jak przystało na wszechstronnego człowieka renesansu, zaznaczył także swoją obecność w motoryzacji. W latach Wielkiego Kryzysu, wspólnie z architektem Starlingiem Burgessem, zaprojektował na potrzeby wystawy światowej w Chicago w 1933 roku, futurystyczny pojazd nazwany Dymaxion. Do ostatecznego wyglądu pojazdu swoją rękę przyłożył także Isamu Noguchi. Nazwa wzięła się z połączenia trzech słów: dynamic, maximum oraz tension (dynamika, maksimum oraz napięcie). Pojęcia dymaxion Fuller używał także przy projektowaniu domów (Dymaxion House). Pierwszy z trzech wyprodu-

kowanych samochodów koncepcyjnych Dymaxion wyjechał z fabryki Locomobile 12 lipca 1933 roku w Bridgeport w stanie Connecticut, w 38 rocznicę urodzin architekta.

Był to pojazd niezwykle pod każdym względem. Miał prawie 610 cm długości, aluminiową karoserię, dwa koła z przodu oraz jedno z tyłu. Potrafił zawrócić na odcinku krótszym niż własna długość. Wyposażono go w (umieszczony z tyłu) silnik V8 Forda, który pozwalał rozpędzić się do prawie 200 km/godz., ale spalający niecałe 8 l/100 km. Napęd przenoszony był na przednie koła. Dymaxion zabierał na pokład 11 osób, a więc można go uznać za pierwowzór busa. Ale przede wszystkim pojazd urzekał swym niezwykle futurystycznym wyglądem – to był 1933 rok!

Pierwotnie Fuller nazywał swój samochód 4D Transport. Czwartym wymiarem (obok długości, szerokości i wysokości) był czas.

Kres obiecującego projektu Dymaxion położył zawodowy kierowca wyścigowy Francis T.



Turner, który 27 listopada 1933 roku, podczas jazdy pokazowej doprowadził do dachowania samochodu. W jej wyniku kierowca poniósł śmierć, a poważne obrażenia odniósł amerykański pionier awiacji William Sempill oraz minister lotnictwa Francji Charles Dollfuss. Śledztwo wykazało, że przyczyną wypadku nie była zła konstrukcja pojazdu. Jednak niekorzystną opinię lansowała swymi tytułami i tekstami amerykańska prasa, która wg własnych sensacyjnych ambicji w negatywnym świetle przedstawiała projekt Dymaxion.

Swoje dołożyli także ówczesni celebryci w osobach m.in. pisarza Herberta Wellsa czy malarza Diego Rivery. W rezultacie wycofali się potencjalni inwestorzy i Dymaxion pozostał tylko na nielicznych zdjęciach. Chociaż nie, nieprawda...



Samochód Fullera stał się po II wojnie światowej inspiracją podczas projektowania pierwszego Volkswagena Transportera, zwanego pieszczotliwie „ogórkiem”. Proszę zwrócić uwagę, czy rzeczywiście nie ma podobieństw... →→



Powrót do prz(-)szłości

3 lipca 1985 roku na kinowe ekrany trafiła sympatyczna komedia w reżyserii Roberta Zemeckisa „Powrót do przyszłości”. Fabuła filmu nie jest specjalnie skomplikowana – nastolatek Marty McFly (Michael J. Fox) zaprzyjaźnia się z nieco szalonym naukowcem Doc Brownem (Christopher Lloyd), który skonstruował wehikuł umożliwiając podróżowanie w czasie. Marty przenosi się do lat 50-tych i przeżywa tam wiele zabawnych perypetii. Zgrabny scenariusz, dobra obsada i świetna realizacja sprawiły, że film zyskał dużą popularność i doczekał się dwóch kolejnych części. Nieoczekiwanym, ubocznym efektem produkcji stało się „unieśmiertelnienie” samochodu DeLorean DMC-12, który Doc Brown zamienił na „wehikuł czasu”.



Amerikanin John Zachary DeLorean (zmarł 19 marca 2005 roku w wieku 80 lat) był potomkiem bałkańskich imigrantów. Od wczesnych lat życia miał styczność z motoryzacją – mieszkał w Detroit (a więc przedwojennej stolicy ame-



rykańskiej motoryzacji), a jego ojciec pracował w zakładach Forda. DeLorean ukończył Lawrence Institute of Technology i w 1956 roku rozpoczął pracę w General Motors.

W 1975 roku będąc wiceprezesem(!) GM postanowił samodzielnie realizować swoje motoryzacyjne pomysły zakładając w Detroit własną firmę DeLorean Motor Company. Efektem był niezwykle futurystyczny, zwłaszcza jak na tamte lata, sportowy model DMC-12. Cechą charakterystyczną dwumiejscowego samochodu były drzwi unoszące się jak skrzydła ptaka (tak unoszone drzwi są także w Mercedesie 300 SL). Samochód wyposażono w silnik V6 o pojemności 2849 ccm i mocy 130 KM będący wspólną konstrukcją... Peugeota, Renault i Volvo. Silnik pozwalał osiągnąć „setkę” w 8 sekund i rozwinąć maksymalną prędkość 225 km/godz.

Co ciekawe, produkcję DMC-12 DeLorean umieścił w miejscowości Dunmurry niedaleko Belfastu w Północnej Irlandii, co okazało się jednak błędem. Samochód nie zrobił furory. Przyczyniła się do tego silna konkurencja w segmencie aut

sportowych, kryzys gospodarczy oraz załamanie się kursu funta brytyjskiego w stosunku do dolara. W rezultacie DMC-12 zamiast planowanych 12 tysięcy oferowany był za kwotę aż 28 tysięcy dolarów. Seryjną produkcję auta rozpoczęto w 1981 roku i zakończono po dwóch latach po zmontowaniu ok. 8600 sztuk. Szacuje się, że obecnie jest ich ok. 6500 egzemplarzy.

DMC-12 zapewne popadłby w zapomnienie jak setki innych modeli w historii motoryzacji. Nie wiem, kto wpadł na pomysł, by właśnie DMC-12 stał się „wehikułem czasu”, ale była to świetna decyzja, gdyż samochód rzeczywiście zasługiwał na uwiecznienie. Teraz, za sprawą „główniej” roli w „Back to the Future” stał się ozdobą samochodowych kolekcji muzealnych.

Niestety, wraz z plajtą handlową DMC-12 kariera zawodowa Johna DeLoreana także się posypała. Pozostał z dużymi długami wobec brytyjskiego fiskusa. W 1982 roku został aresztowany przez FBI pod zarzutem handlu narkotykami (ostatecznie uwolniony od zarzutów), w 1999 roku ogłosił bankructwo jako osoba fizyczna. ■

iauto^{polska}

WYDAWCA

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

REDAKTOR NACZELNY

Mirosław Rutkowski

DTP

Rajmund G. Biniszewski

ZESPÓŁ I WSPÓŁPRACOWNICY

Rajmund G. Biniszewski, Marcin Buczkowski, Tomasz Ciecierzyński, Grzegorz Chmielewski, Andrzej Dąbrowski, Anna Dziedzic, Jerzy Dyszy, Henryk Gawuć, Andrzej Glajzer, Joanna Kalinowska, Mariusz Leśniewski, Anna Lubertowicz-Sztorc, Klaudiusz Madeja, Maria Modzelan, Andrzej Penkalla, Kacper Rutkowski, Maciej Rzońca, Marcin Suszczewski, Daria Tworek, Jakub 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: Bentley, Mirosław Rutkowski



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl