

iauto ^{polska}

Numer 38, 3 sierpnia 2016



Kiedy na człowieka przychodzi trudny czas zakupu samochodu, staje przed wielkim wyzwaniem. Marzenia i „chciejstwo” zderzają się z rzeczywistością. Wybór samochodu to w rzeczywistości rezygnacja z mnóstwa różnych rzeczy. Zawsze, no, prawie zawsze, barierą są pieniądze. Bo taki wymarzony samochód najczęściej kosztuje znacznie więcej pieniędzy, niż można wydać. No to rezygnujemy ze wszystkich modeli, które kosztują więcej niż 10, 20, 50, 100, 200 czy 300 tysięcy złotych. Zależy jaki kto ma portfel. Nasz zawsze jest zbyt cienki. Po kategorycznym sprzeciwie żony rezygnujemy z aut sportowych. Dobrze, nie będziemy się lansować na bulwarach, nie będziemy przyciągać uwagi pań ślących powłóczyście spojrzenia w kierunku posiadaczy Lambo, Ferrari, a nawet beemki niemłodej, ale wciąż zwawej. OK, żona jest ważna, nie będziemy drażnić żony. Ze sportowych aut rezygnujemy. Kolejnym nieszczęściem jest brzmienie silnika. Piękne! I już wiemy, że amerykański klasyk jest poza zasięgiem. Co prawda osiem cylindrów to jest dokładnie to, o co chodzi, ale 25 litrów na setkę, to grubo za dużo. No i gdzie takim czymś zaparkować? Trudno, rezygnujemy.



Mirosław Rutkowski



Jak miło jest utopić auto w błocie i wyciągać je przez dzień cały! Łopata, podnośniki, liny, wyciągarka - super. Prawdziwa szoferska przygoda. No, dobrze, ale od poniedziałku jedziemy do pracy i terenówką po mieście jeździ się słabo. A w prawdziwy teren tylko trzy razy w roku... Rezygnujemy.

Na koniec w internecie znajdujemy lekko przechodzonego Golfa, Ovtavię, Corollę czy coś podobnego i - jeśli nie trafimy na oszusta - jeździmy bez większych problemów. Aż do czasu, kiedy trzeba będzie kupić nowe auto...

Szerokiej drogi

Prezentacje
Lexusu IS300h - str. 4



Wydarzenia
Naprawić naprawy - str. 10



Człowiek i maszyna
Mój Toure de Pologne - str. 12

Sport
Broniszewski mistrzem - str. 18
Góry na półmetku - str. 20
Puchar Lata - str. 22



Kalendarium
Kalendarium - str. 29



Lexus IS 300h



KOSZTOWNY KAPRYS

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Cała historia zaczęła się niespełna czterdzieści lat temu. Samochody Toyoty zdobyły renomę niekoniecznie ładnych, za to trwałych i niezawodnych, produkcja rosła. Kiedy w 1990 roku zespół zdetronizował Lancię w rajdowych mistrzostwach świata, wydawać się mogło, że Toyota osiągnęła cel – samochody japońskiego producenta stały się najlepsze.

Już w latach 70. ub. wieku ówczesny prezydent firmy, Eiji Toyoda, miał ambicję wprowadzenia jej na szczyt światowej motoryzacji. Eiji Toyoda uważał, że bez luksusowego i doskonałego pod każdym względem samochodu prestiż firmy nie będzie kompletny. Ogromny rynek amerykański przyjmował japońskie auta z rezerwą, prawdziwy sukces mógł przynieść samochód pod każdym względem wyjątkowy. Miał ograć Mercedesa, BMW, Cadillaca, Lincolna czy Buicka. Rozpoczęty w 1983 roku projekt, zakończył się pięć lat później premierą modelu Lexus LS. Stworzony za obłądną wówczas kwotę miliarda dolarów, był samochodem bezkompromisowym.

Pod maskę trafiła podobno dopiero 900. wersja silnika,



powstało kilkaset projektów nadwozia, najlepsze rozwiązania Toyoty od nowa projektowano i modyfikowano do czasu, aż zbliżyły się do doskonałości. Z nadzwyczajną starannością dopracowano każdy szczegół techniczny i estetyczny, kilka-

naście odmian skóry czy specjalnie selekcjonowane gatunki drewna trafiały do wnętrza. Nowa marka do Europy wjechała w 1990 roku. Wraz z nią utrwałała się opinia o wysokiej jakości samochodów Toyoty i jeszcze wyższej – Lexusa. Obecnie →→





oferta samochodów tej marki obejmuje w Polsce osiem modeli od kompaktu, przez sedany, SUV-y, do futurystycznego sportowca klasyfikowanego jako Gran Turismo. W czasie testów, organizowanych przez Agencję Motoryzacyjną Sierpowski, trafiła się okazja sprawdzenia, co z tej – w wielkim skrócie sygnalizowanej – filozofii tworzenia samochodów, znaleźć można w jednym z mniejszych aut – Lexusie IS300h.



To trzecia generacja niewielkiego sedana tej marki. Niewielkiego, jeśli 4,6 metra to niewielki wymiar auta. Jako że samochód był czarny, a „czarne wyszczupla”, to wrażenie, że mam do czynienia z niewielkim autem jeszcze się potęgowało. Na tylnym zderzaku pyszni się napis o pożegnaniu Diesla; zaświadcza o opanowaniu wyrafinowanej technologii hybrydowej. Na pierwszy rzut oka samochód, jak samochód,

ale w linii nadwozia dostrzegam elegancję i sugestię dynamiki. Auto zdecydowanie niebanalne, choć nienarzucające się. Dysonansem wydaje się brutalnie wyrysowany wlot powietrza, ale z fotela kierowcy tego nie widać. Widać za to wielką staranność wykończenia wnętrza. Oczywiście IS nie jest z tej półki, na której auta wyposaża się w drewniane aplikacje, ale skórzane wykończenie siedzeń, czy obszycie kierownicy robią

duże wrażenie. Podobnie zegarek między kratkami środkowego nawiewu; bardzo mi się spodobał ten klasyczny element pod ekranem do zarządzania wszystkim. Gdyby ktoś chciał się przyczepić, to... nie ma do czego. To jeden z tych samochodów, które albo się podobają, albo nie, i wyszukiwanie wad, niedociągnięć czy zaniedbań projektantów jest bezcelowe.

Nie każdemu może odpowiadać pozycja za kierownicą. →→



Siedzi się dość nisko, co z jednej strony daje świetne wyczuwanie samochodu, z drugiej może, zwłaszcza niższym osobom, nieco utrudniać przegląd sytuacji drogowej. Ta pozycja i świetnie leżąca w dłoniach wielofunkcyjna kierownica sprawiają, że jazda tym autem, to wielka frajda. Jeśli komuś się wydaje, że sprawniej od „lexusowego” automatu będzie zmieniał biegi, to może wykorzystać łopatki pod kierownicą lub dźwignię na tunelu. Zabawne, bo samochód

ma skrzynię biegów bezstopniową, a łopatki działają... Oczywiście bez odrywania rąk od kierownicy sterujemy telefonem, systemami audio, ostrzegania o zjechaniu z pasa ruchu, aktywnym tempomatem, nawigacją i czymś tam jeszcze. Można też do samochodu mówić i w większości przypadków nie będzie to na zasadzie „gadał dziad do obrazu, a obraz...”

Dzięki rozbudowanym i skutecznym systemom wspomagającym czy wyręczającym

kierowcę, dłuższa jazda tym samochodem nie męczy. Ciekawe, że również nie nudzi. Na pokładzie cisza; silnik, zawieszenie, praca kół są niemal niesłyszalne. Można sobie jechać i słuchać muzyki. Auto nie jest demonem przyspieszeń czy prędkości, ale też nie po to został stworzony Lexus IS300h. To jest współczesna, oszczędna, luksusowa i prestiżowa limuzyna, która ma sprawiać, że podróż jest przyjemna. Co prawda rosłe osoby na tylnych fotelach tę

przyjemność będą miały nieco mniejszą, ale tylko nieco.

IS300h to samochód z napędem hybrydowym. Jak zapewnia producent, taki układ napędowy gwarantuje niezawodność, mniejszą uciążliwość dla środowiska i świetne osiągi. Cechy takiego rozwiązania najbardziej odczuwalne są w jeździe miejskiej. Fragmenty trasy pokonuje się wyłącznie na silniku elektrycznym, na światłach, w korkach silnik spalinowy nie pracuje. Zużycie paliwa na

poziomie 6 litrów jest całkiem realne. Kiedy ruszamy na autostradę i jedziemy tak szybko, jak można, to 10 litrów bezołowiowej na każde 100 kilometrów będzie za mało. A może i 12 litrów. Ale pod maską mamy silnik 2,5 l o mocy 223 KM, pozwalający osiągnąć 200 km/h. Strach pomyśleć, co by się działo, gdyby współczynnik oporu powietrza Cx 0,26 miał większą wartość. Ale przecież zużycie paliwa dla kogoś, kto może sobie pozwolić na ten samochód w wersji

F-Sport, którego ceny zaczynają się od 230 tysięcy złotych, nie powinno mieć większego znaczenia.

Były szef koncernu Toyota, Eiji Toyoda, zmarł 17 września 2013 roku w wieku stu lat. Pod jego rządami Toyota ruszyła na podbój świata i dziś jest największym koncernem motoryzacyjnym globu. Stworzona przez niego marka Lexus również okazała się wielkim sukcesem wielkiego wizjonera. ■



Naprawić naprawy



TEKST I ZDJĘCIE: MIROŚLAW RUTKOWSKI

Kolizje i wypadki drogowe zdarzały się, zdarzały i zdarzać będą. W większości takich zdarzeń samochody ulegają uszkodzeniu i muszą być naprawiane. Koszty ponoszą firmy ubezpieczeniowe z pieniędzy zebranych od kierowców wykupujących obowiązkowe polisy OC (Odpowiedzialności Cywilnej). Organizacje branży motoryzacyjnej przygotowały projekt zmian w prawie, który ma w znacznym stopniu ucywilizować rozliczania napraw samochodów oraz ograniczyć udział szarej strefy czy wręcz działalności przestępczej.

Celem istnienia każdej firmy ubezpieczeniowej jest osiągnięcie jak najlepszych wyników finansowych, właściciel uszkodzonego samochodu nie chce tracić, nierzadko też na kolizji chce zarobić. Kolejnym graczem są warsztaty samochodowe, naprawy powypadkowe to bardzo wartościowy fragment rynku. 6,5

miliarda złotych wypłacają ubezpieczyciele tytułem odszkodowań. Z tej kwoty 1 255 mld złotych to pieniądze przeznaczone na naprawy samochodów. Takie dane podają Urząd Komisji Nadzoru Finansowego i Polska Izba Ubezpieczeń, jednak organizacje branży motoryzacyjnej uważają te wartości za mocno zaniżone.

Związek Rzemiosła Polskiego, Związek Dealerów Samochodów, Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego, Polska Izba Motoryzacji i Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów wspólnie wystosowały list do Premier Rządu RP Beaty Szydło i Ministra Finansów Pawła Szałamachy z apelem o pilne rozważenie wprowadzenia zmian w obowiązującym prawie:

Wprowadzenie zmian w Kodeksie Cywilnym umożliwiające ograniczenie sposobów naprawienia szkody z OC tylko do dokonania naprawy pojazdu.

Wprowadzenie zapisu o braku możliwości odmowy naprawy pojazdu przez zakład ubezpieczeń, jeśli koszt naprawy nie przekracza sumy gwarancyjnej ubezpieczenia, odmowa taka może nastąpić tylko ze względów technicznych, gdy samochód nie nadaje się do dalszej eksploatacji.

W przypadku szkód całkowitych ze względów technicznych wypłata odszkodowania może nastąpić tylko po przedstawieniu zaświadczenia o przekazaniu wraku pojazdu do legalnej stacji demontażu.

Wnioskodawcom chodzi o to, aby naprawy wykonywane były w przygotowanych do tego

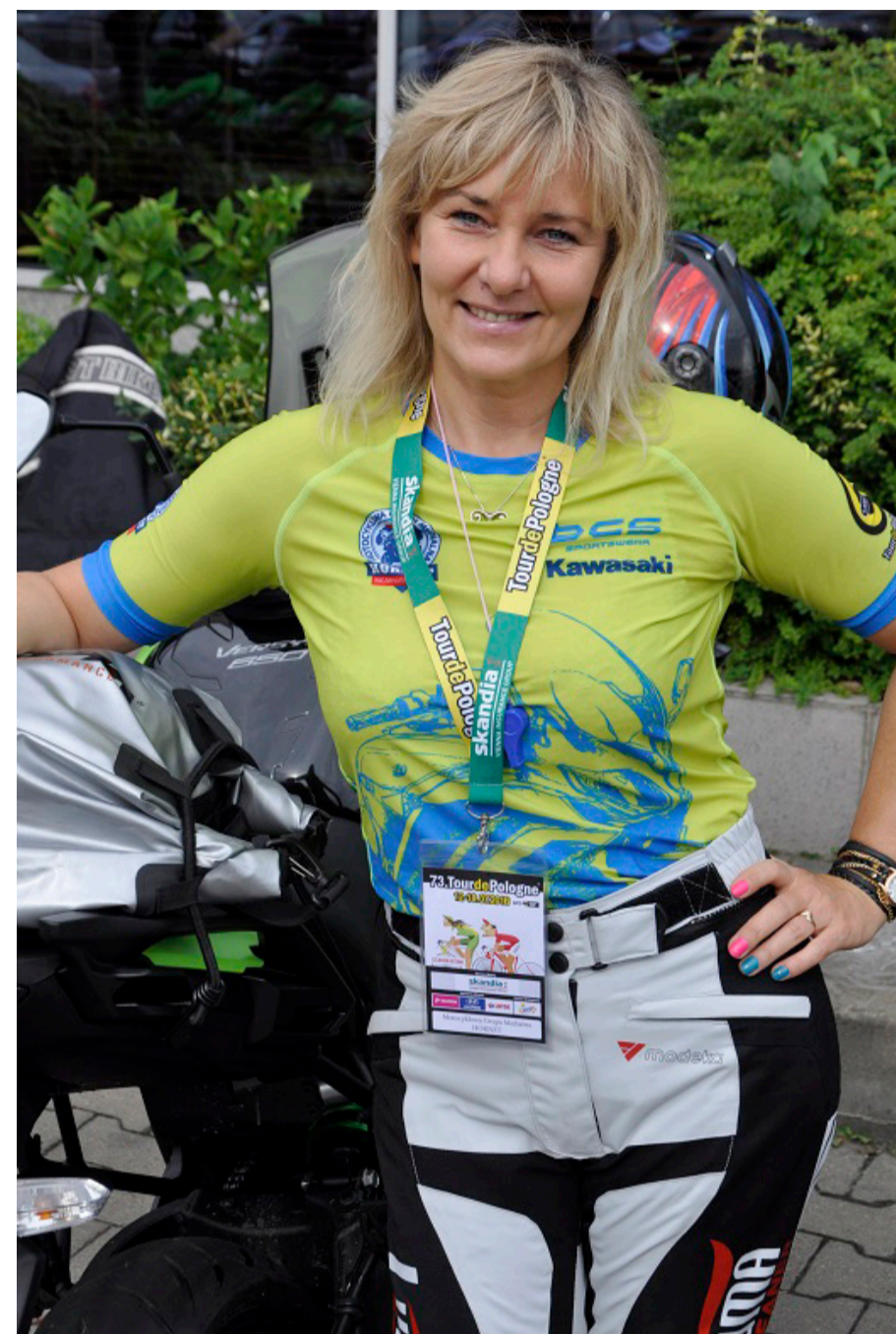
rodzaju prac warsztatach zgodnie z wymogami technologicznymi, naprawione auta nie stanowiły zagrożenia, części pochodziły z legalnych źródeł, a ewentualna kasacja pojazdu odbywała się w stacjach demontażu działających zgodnie z prawem. Jako optymalne rozwiązanie wskazuje się rozliczanie kosztów naprawy między warsztatem, a ubezpieczycielem bez udziału właściciela auta. Ten ostatni powinien otrzymać samochód zastępczy, a po zakończeniu naprawy otrzymać swój samochód w stanie nie gorszym, niż był przed kolizją. Ten system nie jest powszechnie obowiązującą praktyką. Bardzo często firmy wypłacają odszkodowanie bezpośrednio właścicielowi samochodu. Wysokość odszkodowania ustalana jest na podstawie kosztorysu ubezpieczyciela, który najczęściej znacznie odbiega od kosztorysu naprawy wykonywanej zgodnie z realnymi kosztami warsztatu samochodowego. W takiej sytuacji do naprawy wykorzystywane są części niewiadomego (?) pochodzenia, a sama naprawa wykonywana bywa nieprofesjonalnie. Obowiązkowy przegląd techniczny tak naprawianego auta w większości przypadków powinien definitywnie wykluczyć pojazd z ruchu... ■



Mój Tour de Pologne czyli kolorowy zawrót głowy

TEKST: JOANNA MADEJ
ZDJĘCIA: DAREK ZIÓŁKOWSKI

Przeżyłam kolejny Tour de Pologne. Polski wyścig kolarski o najwyższej renomie. Tym razem nie w samochodzie, ale na motocyklu. Zostałam bowiem przyjęta do Motocyklowej Grupy Medialnej HORNET. To wspaniali, odważni, niezmordowani ludzie z pasją poświęcający się kolarstwu.



Do mych rąk trafił Kawasaki Versys 650. Motocykl do zadań specjalnych. Przyjazny w każdych warunkach dla kierowcy. No, może prawie w każdych, bo przy moich 165 cm wzrostu i wadze oscylującej w granicach 57 kg, nie obyło się bez drobnych kłopotów. Niestety, nie robią motocyklowych butów na koturnach. I pomimo nieobcinania paznokci i maksymalnemu zmięczeniu zawieszenia (tak, tak – Versys posiada takie magiczne pokrętełko), ledwo dosięgałam do ziemi. W trakcie jazdy nie miało to najmniejszego znaczenia, ale wycofanie? Wystarczyła jedna nierówność i jak pacynka machałam nóżkami w powietrzu. Na szczęście Grupa Hornet to grupa nie tylko z nazwy. To jedność, która jest w stanie ruszyć z pomocą zawsze wtedy, gdy tej pomocy potrzeba. Miałam więc „wsteczny napęd” w postaci Roberta, Błażeja czy Andrzeja. Siły brakowało też, żeby postawić moto do pionu, ślicznie zaparkowane na jakimś wzgórzu. Ale i tu pojawiały się pomocne grupowe ręce. Dzięki nim – dałam radę. →→





Ale zacznijmy od początku. Pierwszy dzień to obowiązkowy lans na ścianie i obawa, czy ludzie, których podziwiam, mnie zaakceptują. Okazało się, że wszelkie niepewności były tylko „strachami wychodzącymi z szafy” i fajnie było, po paru latach, wrócić do kolarstwa. Szybko ponownie wciągnęła mnie ta kolorowa, przemierzająca niezliczoną ilość miast, wsi, miasteczek, machina. Jedni spędzają wakacje na plaży dbając o olejek do opalania, a dla mnie, przez kilkanaście dni, najważniejsze było bezpieczeństwo peletonu. W żółtej kamizelce,

z gwizdkiem na szyi i chorągiewkami w rękach, pokonywałam kolejne kilometry starając się ułatwić kolarzom ściganie. Tak, dobrze się domyślacie – byłam Marshalllem 73. Tour de Pologne. Kim? Wielu z Was pewnie zapyta...

To grupa osób będących zawsze tam, gdzie trzeba. Co dzień wyruszaliśmy chwilę przed peletonem i na trasie wyścigu zabezpieczaliśmy niebezpieczne miejsca – wysepki, ronda, przejazdy kolejowe, wyjątkowo ostre zakręty w górach. Należało być uważnym, żeby niczego nie przeoczyć. Szybko pojawiali się kolarze, więc odpalałam Versysa i pędziłam dalej. Najtrudniejszym momentem marshallowych ewolucji było wyprzedzanie peletonu. Wyobrażacie sobie kilkuset kolarzy, jadących łokieć w łokieć, i motocykl szukający choć odrobinę przestrzeni dla siebie? Szybko okazało się, że i tu kobieta w męskim świecie ma łatwiej.

A przynajmniej ciut lepiej. Bodajże drugiego dnia kolarze zorientowali się, że mały człowieczek na wielkiej maszynie, walczący o przetrwanie przejeżdżając przez peleton, to uśmiechnięta blondynka. I ku mojej ucieście krzyczeli do swoich kolegów: – Moto girl! Moto girl!, aby zrobili mi trochę miejsca. Podróżowanie stało się jeszcze bardziej przyjemne.

Wyścig wyścigiem, ale serce motocyklisty biło zdecydowanie szybciej, gdy pokonywałam niezliczoną ilość zakrętów wybierając optymalny tor jazdy mając pewność, że nikt nie wyjedzie z przeciwka, nikt nie zapoluje na mnie z boku, nie wymusi pierwszeństwa. Motocyklowy raj. Chłonełam jazdę całą sobą. Zapachy, zmienna temperatura, krajobrazy, różna nawierzchnia. Były chwile, że zatracalam się totalnie. Tworzyliśmy z Kawasaki jedność. Czy to ja stopiłam się →→



z nim, czy on tak dobrze dopasował się do mnie?

Ale niech Was moja słodka opowieść nie zwiedzie. To była ciężka praca. Od rana do wieczora. Często, zaczynając obstawę wyścigu, mieliśmy już wykręcone kilkaset kilometrów dojazdu. Praca w każdych warunkach. O czym też przyszło mi się przekonać.

Góry przywitały nas deszczem. Nie letnim, ciepłym deszczykiem, ale regularnymi, jesiennymi ulewami. Padało nieprzerwanie dzień i noc. Przez kilka dni. Górskie drogi zamieniły się w rwące potoki zabierające z sobą piasek, liście i co i tam jeszcze na drodze stało, a woda bez litości wdzierła się wszędzie. Każdy wieczór to walka z czasem, a dźwięk non stop pracującej suszarki usypiał nas jak dobra kołysanka. To była prawdziwa motocyklowa szkoła. Czasem podjazdy były tak strome i mokre, że zastanawiałam się, czy dachowanie na motocyklu (a raczej kaskowanie w tym przypadku) bardzo zaboli. Na szczęście wtedy władzę nad nami przejmował Versys. Ja zaciskałam pośladki, a on mocno naciskał przodem i mozolnie drapaliśmy się pod górę. Rollercoaster w kawasakowym wykonaniu. Po co wiele kilometrów wspinać się po górskich, wąskich drózkach? Ależ tylko po to, aby za chwilę szaleń-



czo pędzić w dół, uciekając przed zjeżdżającymi kolarzami. I to wszystko przy stałym padającym deszczu, mgłę i często widoczności nieprzekraczającej kilku metrów. Każdy pokonany kilometr to była radość i duma, że dajemy radę. Ja i Versys. Albo może Versys i ja?

Na jednym z punktów byłam już tak skurczona wszędobylską wilgocią (czy tak właśnie powstają krasnoludki?), że musiałam choć na chwilę zdjąć kask i posiedzieć w suchym miejscu. Nigdy nie sądziłam, że tylne siedzenie radiowozu sprawi mi taką frajdę. Sprawiało. Do czasu, gdy okazało się, że drzwi otwierają się tylko z zewnątrz, szyby są elektryczne, a kluczyki w kieszeni policjanta kierującego ruchem. Przydała się zwinność nabyta w dzieciństwie...

Mój Tour de Pologne – jedna z życiowych przygód. Wyzwanie wydzielające niezliczoną ilość endorfin. Wyzwanie, któremu sprostałam. Niezliczone zakręty, zjazdy i podjazdy. Kolorowe, uśmiechnięte miasta, wsie i miasteczka. Ponad 2500 km z moim Versysem – przyjacielem, obrońcą, często – powiernikiem. Ale przede wszystkim mój TdP to ludzie. „Masz kumpli z wojska” – powiedział mój brat. I miał rację. Więc gdyby mogło się powtórzyć, to zaczynam się pakować... ■



Mistrz Broniszewski

OPRACOWANIE: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Warszawski kierowca, 44-letni Michał Broniszewski zaliczył bardzo udany (minony) weekend na legendarnym belgijskim torze Spa-Francorchamps. W piątek i sobotę rano polski kierowca wygrał zdecydowanie dwa wyścigi Blancpain GT Sports Club Series, zapewniając sobie tytuł mistrzowski w tegorocznej edycji tego serialu.

Niewiele później Broniszewski w teamie z Włochami Alessandro Bonacini, Andrea Rizzoli i Giacomo Piccini wzięli udział w 24-godzinny wyścigu Total 24 hours of Spa, gdzie po pokonaniu blisko 3700 km w Ferrari 488 GT3 szwajcarskiego zespołu Kessel Racing, zajął piąte miejsce w klasie Pro Am w stawce 25 załóg i 22. w klasyfikacji generalnej.

Wiedzieliśmy, że to będzie najtrudniejszy wyścig sezonu – powiedział Broniszewski. Przed weekendem organizatorzy stosując przepisy Balance of Performance obniżyli moc naszego Ferrari do najniższego poziomu w sezonie. W sobotę po południu zaliczyłem dobry start i awansowałem o kilka miejsc, ale już po kilkunastu minutach pojawiły się problemy z oponami i musiałem mocno zwolnić. Pomimo to, po 3 godzinach wyścigu byliśmy na prowadzeniu w klasie i na 2 miejscu w klasyfikacji generalnej! Gdy zapadły ciemności, w wyniku



błędu inżyniera musieliśmy wcześniej, niż rywale zjechać do boksu, przez co po 6 godzinach, o 22.30, gdy przydzielano pierwsze punkty byliśmy na piątym miejscu, zamiast na prowadzeniu. Podczas mojej ostatniej zmiany, 4 godziny przed końcem, na hamowaniu przed nawrotem La Source uderzyło w tył mojego samochodu Lamborghini. Wskutek tej kolizji

odpadł dyfuzor – ważny element aerodynamiczny. Od tej pory w szybkich zakrętach przy odjęciu gazu samochód był bardzo niestabilny i groził wypadnięciem z toru. Tuż przed końcem wyścigu spadł ulewny deszcz i Giacomo zaliczył nieplanowany postój, aby zmienić opony i bezpiecznie dojechać do mety. Te wszystkie przygody pozbawiły nas szans na walkę o podium,



które było możliwe. Pogoda, jak zwykle w Spa była bardzo kapryśna i miała duży wpływ na przebieg rywalizacji. Było sporo chwil, gdy świeciło słońce, ale też kilka razy padał deszcz. Wyścig 24h Spa był jak zawsze wspaniałą imprezą. Walkę na torze oglądało jak zawsze wielu kibiców, także z Polski, którym bardzo dziękuję za wsparcie.

Cieszy nas bardzo dobre tempo, które mieliśmy, gdy wszystko było w porządku z samochodem, i to pomimo obniżonej mocy

samochodu. Nie wszystko poszło zgodnie z planem w ten weekend, ale cieszymy się ze sporej



porcji punktów, które udało się zdobyć w tej najbardziej prestiżowej rundzie sezonu. Najważniejsze, że wciąż mam szansę na kolejne trzy tytuły mistrzowskie, a wszystko rozstrzygnie się w ostatnich wyścigach sezonu późnym latem i jesienią.

Bardzo się cieszę z tytułu w serii Blancpain GT Sports Club. Wygrałem dwa wyścigi pokonując wszystkich rywali z dużą przewagą. Zwycięstwo i tytuł mistrzowski to zawsze powód do satysfakcji. ■



Góry na półmetku

OPRACOWANIE: MIROSLAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Piąta runda tegorocznych Górskich Samochodowych Mistrzostw Polski odbywała się na podjeździe w Banovcach na Słowacji. W stawce stu kierowców wystartowali kierowcy, których darzymy szczególną sympatią: Magda Wilk i Marcin Wrona.



foto: wojtek wróblewski
yeti.ski@poczta.onet.pl

Zagraniczna runda Górskich Samochodowych Mistrzostw Polski była pogodową ruletką dla najmłodszego zawodnika serialu, Marcina Wrony. Podczas dwóch dni rywalizacji na trasie z Uhrovca na szczyt Jankov Vrsok kierowca wywalczył 2. i 4. miejsce w klasie A-2000.

Marcin Wrona: Sobotni wyścig zaczął się od małej "przygody" podczas 1. podjazdu treningowego, w wyniku której uszkodzeniu uległo przednie i tylne zawieszenie Hondy. Mechanicy SERAFIN- RS stanęli na wysokości zadania i w ciągu dwóch godzin pojazd został zreanimowany! Sprawnym już pojazdem

uplasowałem się na 2. miejscu w swojej klasie przegrywając jedynie ze Słowakiem w potwornie szybkiej Fabii S2000 z napędem na 4 koła. Sobotni wynik pokazuje że zaangażowanie całej ekipy oraz walka do końca dają efekty.

Niedzielną, X eliminacja rozpoczęła się bardzo dobrymi pod-



100 załóg na trasie, i super odcinek – techniczny, partiami bardzo szybki. Ku mojemu zdziwieniu całkiem nieźle siadł mi w głowie. Pierwszy dzień i pierwsza runda, to bardzo dobre czasy i finalnie 1. miejsce w Clio Cup i 4 w klasie A-2000. W niedzielę chciałam urwać jeszcze co najmniej 2-3 sekundy, ale niestety nagle ulewa spłatała małego figla. A i tak w klasyfikacji generalnej byłam 42. W sumie warunki były dość dobre, ale chyba głowa nie do końca pracowała jak należy. Auto jechało perfekcyjnie! Zmiany, które

jazdami treningowymi, ale nad trasą wyścigu przysła burza co zaowocowało ruletką oponiar-ską wśród zespołów i wywróceniem klasyfikacji do góry nogami. Stałem na starcie na oponach typu slick. Straciłem cenne sekundy i ostatecznie w niedzielę zajmuję 4. miejsce w klasie, ale nadal pozostaję liderem w swojej klasie w GSMP.

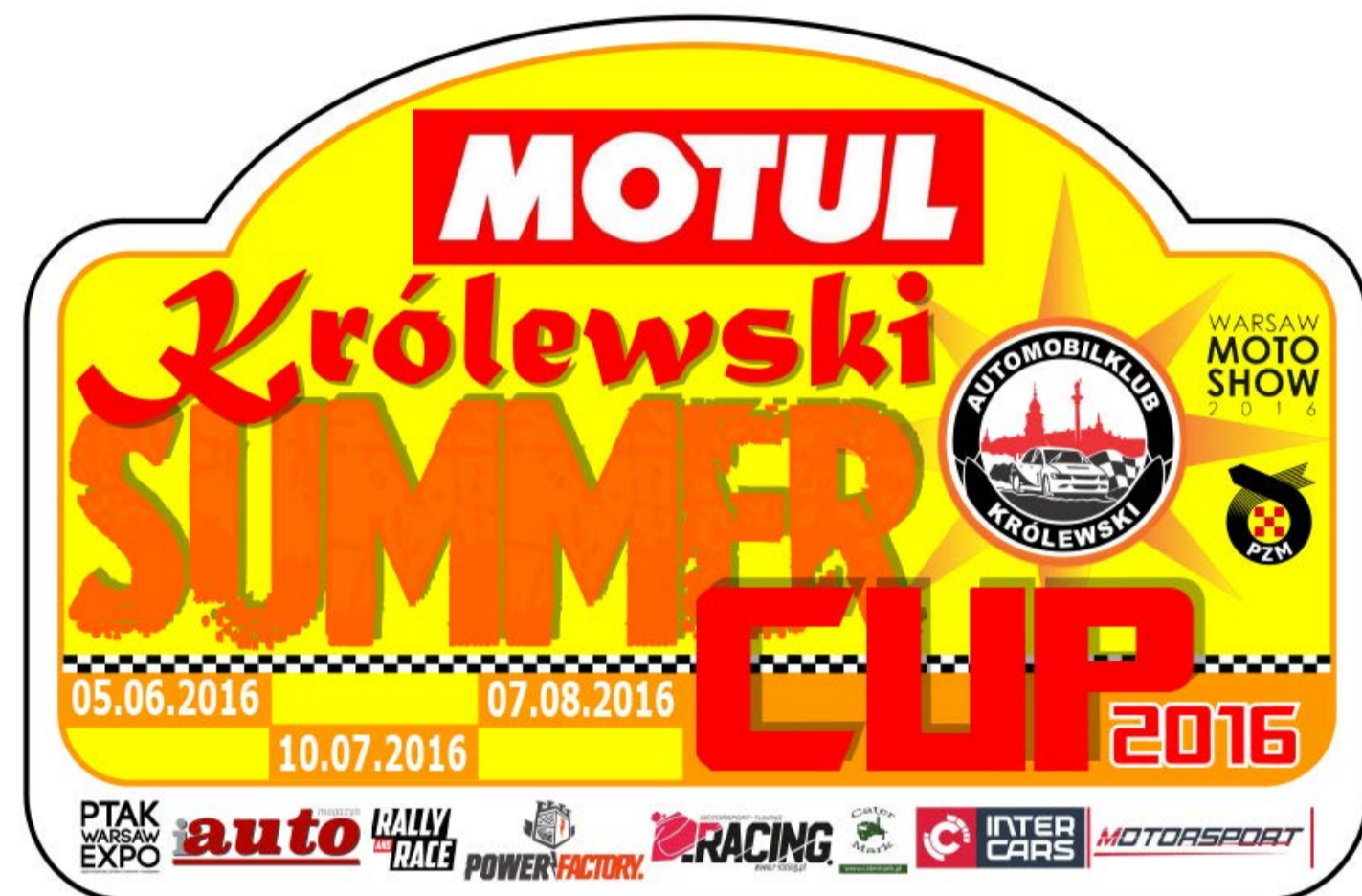
Magda Wilk tak komentuje swój występ: Magda Wilk: Start w Banovcach to kolejny krok do osiągnięcia jak najlepszych wyników. Super frekwencja – ponad



wprowadziliśmy powodują, że wreszcie mogę nawiązać walkę. Dość szybko przy każdym podjeździe osiągam prędkość, teraz muszę popracować nad niuansami. Już jestem tak zakręcona na punkcie tych wyścigów, że w poniedziałek włączyłam film z trasy z kolejnej rundy.

Do zakończenia sezonu GSMP pozostały jeszcze dwie podwójne rundy: 19 sierpnia 19. Grand Prix Sopot oraz 23 września 13. Wyścig Górski Prządki w Korczynie.

Puchar lata



W najbliższą niedzielę zapraszamy na zupełnie nowy teren PTAK Warsaw Expo, gdzie odbędzie się finałowa runda MOTUL Królewski Summer Cup.

Trasa szybka, taka na odwagę, w kilku momentach bardzo techniczna (uwaga na krawężniki!), z przełomami, ale równa. Jak zwykle każdy ma pięć przejazdów, ostatni przejazd to „Power Stage”, który może sporo zmienić w klasyfikacji końcowej. Jak zwykle dwa przejazdy zapoznawcze, pomiar na fotokomórkach, wyniki online oraz na dużym monitorze w biurze, start co 30 sekund. Dwa zaprzyjaźnione serwisy będą gotowe do działań reanimacyjnych aut, jak zwykle też serwis gastronomiczny. Nagrody ufundował MOTUL, pamiątkowe niespodzianki dla każdego, puchary dla wygranych. Start pierwszego uczestnika 10:30, meta około 16:30.

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 poko-



nuje próby sprawnościowe w ramach rywalizacji punktowej. Za każde 0.01 sekundy kierowca otrzyma 0.01 punktu. Nawierzchnia trasy i prób: beton, asfalt

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 odbywa się drogą elektroniczną, online przez stronę [internetową Automobilkklubu Królewskiego](http://internetowa.Automobilkklubu.Królewskiego). 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.

Szczegóły na stronie: www.ak-krolewski.pl ■





Puchar lata

W nadchodzący weekend zespół Mad Cat's Garage w sześćo-samochodowym składzie pojawi się na ostatniej rundzie Motul Królewski Summer Cup.

Będzie to ekscytujący występ dlatego, że nasze dziewczyny (Zuza i Aga) prowadzą w klasyfikacji Pań i według punktacji w zasadzie biją się tylko między sobą o pierwsze miejsce. Niby bratobójcza walka, ale na szczęście w kocim teamie nie ma zazdrości ani zawiści, nieważne, która wygra pojedynkę. Oby tylko auta dały radę i oby dziewczyny przywoziły jakiegokolwiek punkty, a będzie dobrze.

Z kolei Kuba Kosiński w tym sezonie jest w świetnej formie i prowadzi w klasie 4., w ośce oraz w generalce! Aby utrzymać te pozycje, również musi przywieźć jakiegokolwiek punkty. W tym momencie więc najważniejsze jest, aby samochody dojechały bezpiecznie do mety bez awarii wykluczających tę trójkę z zawodów. Kot jest bardzo szczęśliwy, bo jego ulubiony konkurent z Pucharu Toru Słomczyn z klasy RWD



(samochody tylnonapędowe) tym razem, chyba wyjątkowo pojawi się na "płaskiej" potyczce. Jesteśmy bardzo ciekawi starcia tej dwójki. Ciekawy jest też wynik Adama, który miał piórunujący debiut i wszędzie, gdzie nie pojedzie wraca z pucharem. Na Summer Cup raz się nie udało, zakładamy jednak, że była to sytuacja wyjątkowa. W piątek zespół postanowił współ-

nie przejrzyć rajdówki, a w sobotę wybiorą się na trening. Sam Summer Cup zapowiada się świetnie. Będzie bardzo szybko. Zdaje się, że organizator wykorzysta wszelkie możliwe opcje dla tych, którzy lubią sprawdzać swoją technikę w ciasnych uliczkach, ale też dla tych, którzy lubią rozpędzić się na maksa na prostej. Kibicujcie naszej ekipie!



Cabrio Poland 2016

Zaplanuj pobyt w Wielkopolsce

I Międzynarodowy Zlot Cabrio zbliża się wielkimi krokami – już w pierwszy weekend sierpnia odbędzie się wydarzenie, które zgromadzi fanów motoryzacji z całej Europy.

Zależy nam na tym, aby uczestnicy zlotu nie musieli martwić się organizacją, tylko skupili się na dobrej zabawie – mówią organizatorzy. Poniżej przedstawiamy kilka cennych wskazówek, które pozwolą Wam wybrać najbardziej odpowiedni dla Was i Waszej ekipy nocleg oraz najszybszy dojazd do Gniezna.

W Gnieźnie znajduje się 9 hoteli o różnym standardzie, których zakres cenowy za nocleg dla dwóch osób waha się między 115 zł, a 189 zł. Warto również zainteresować się hotelami w pobliżu Gniezna (Cielimowo, Łubowo, Pobiedziska, Trzemeszno, Września) – piękne okolice oraz bliskość jezior (Jankowo Dolne, Jezioro Wierzbi-



czańskie, Jezioro Lednica) z pewnością jeszcze bardziej umilą Wam czas podczas IMZC.

Zachęcamy także do skorzystania z ofert prywatnych kwater oraz gospodarstw agroturystycznych – duży wybór noclegów w Gnieźnie oraz jego okolicach sprawi, że z pewnością znajdziecie tu coś dla siebie w przystępnych cenach, szczególnie, że w tego typu miejscach zaczynają się one nawet od 30 zł os./dobę!

Do Gniezna prowadzą dwie drogi krajowe: E261 od zachodu oraz północy, a także droga numer 15 od wschodu i południa. Jeśli zmierzacie do Gniezna od strony Berlina, Szczecina lub Zielonej

Góry – należy jechać autostradą A2 w kierunku Warszawy, a następnie zjechać we Wrześni na drogę nr 15. Jadąc z Wrocławia oraz z południowej Polski, należy wjechać drogą E261, która prowadzi do samego Gniezna. Jadąc z Warszawy, Krakowa lub Łodzi – najlepiej dojechać do autostrady A2, kierować się na Berlin i we Wrześni zjechać na drogę nr 15. Fani cabrio podróżujący z północnej Polski powinni dojechać do drogi E261, prowadzącej bezpośrednio do Gniezna. Miejsca parkingowe dla uczestników znajdują się przed Stadionem Miejskim „Mieszko” przy ul. Strumykowej 8.

Bilety na zlot są dostępne na stronie: www.cabriopoland.com/pl/strefa-fanow/bilety. ■



- 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/

Wydarzenia i rocznice: sierpień 2016

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Przedstawiane dzisiaj kalendarium jest po raz kolejny dosyć nietypowe. Wszystkie bowiem tematy dotyczą jednego dnia – 1 sierpnia.

Pierwsze prawo jazdy

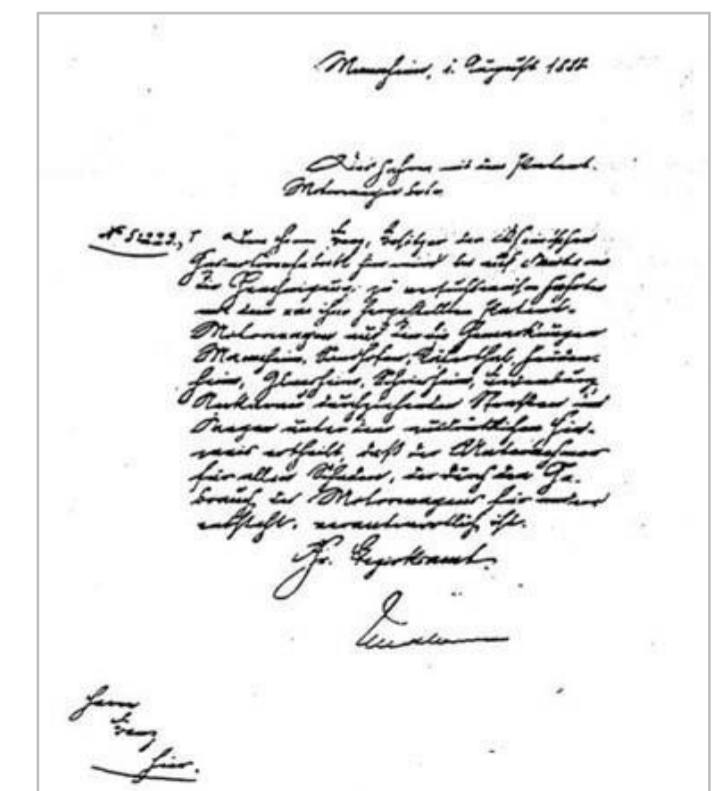
Tego dnia 1888 roku Karl Benz otrzymał pierwsze na świecie... prawo jazdy. Słynny niemiecki konstruktor samochodów otrzymał taki dokument wydany przez Fryderyka, Wielkiego Księcia Badenii. Władca wydał takie "zezwoleństwo na poruszanie się po drogach publicznych" po licznych skargach mieszkańców Mannheim na hałas i zapach benzyny oraz spalin towarzyszących przejazdowi zbudowanego przez Benza Motorwagena.

Natomiast pierwszym państwem, które wprowadziło powszechne prawo jazdy była Wielka Brytania, która w 1903 roku w ustawie o pojazdach silnikowych. Nakładała ona obowiązek rejestracji w lokalnym urzędzie samochodów oraz wyka-



zaniem się przez kierowcę umiejętnością prowadzenia go.

W Polsce prawo jazdy wprowadzono bardzo szybko po odzyskaniu niepodległości w 1918 roku. Trzy lata później uchwalono pierwszy polski Kodeks drogowy. Obecnie obowiązującym w naszym kraju jest kodeks z 1997 roku. Natomiast sprawy związane z prawem jazdy określono w Ustawie z 5 stycznia 2011 roku "o kierujących pojazdami" oraz w kilku późniejszych rozporządzeniach Ministra Infrastruktury i Budownictwa.



Zachodni "szyk" na PRL-owskich ulicach

Również pierwszego dnia sierpnia, ale 1972 roku, Przedsiębiorstwo Handlu Zagranicznego zakupiło w imieniu Polski licencję na produkcję autobusu Beliet PR100. PHZ właściwie wykonało jedynie wolę polityczną PZPR, której I sekretarz Edward Gierek złożył wówczas oficjalną wizytę we Francji. Gierek miał wcześniej silne związki z francuskim ruchem komunistycznym, poza tym firma Berliet zaczynała mieć wówczas kłopoty finansowe. Licencję na francuskie autobusy zakupiono dla fabryki autobusów Jelcz.



Autobusy budowane niedaleko Wrocławia nosiły oficjalną nazwę Jelcz PR100, ale powszechnie nazywano je Berlietami. Był to klasyczny autobus miejski, z szerokimi drzwiami oraz bardzo niską podłogą ułatwiającą wsiadanie. W 1975 roku Francuzi, specjalnie na zamówienie Jelcza, opracowali dokumentację techniczną autobusu 3-drzwiowego



Pożar na Nurburgringu

Z kolei data 1 sierpnia 1975 roku przeszła do historii Formuły 1 za sprawą dramatycznego wypadku, w wyniku którego bardzo poważnych oparzeń twarzy oraz płuc doznał Niki Lauda. Austriacki mistrz F1 w latach 1975, 1977 oraz 1984 pocho-



dził z zamożnej rodziny, ale niechęć ojca do wyścigów samochodowych sprawiła, że początkowo musiał sam zdobyć sponsorów, by zrealizować swoją pasję.

W 1972 roku startował w Formule 2 w barwach zespołu March.

oznaczonego symbolem Jelcz PR110. Ostatnie licencyjne autobusy można było spotkać na polskich drogach jeszcze na początku lat 20-tych ub. wieku.

Marka francuskich autobusów wzięła się od nazwiska Mariusa Berlieta, który swą przygodę z motoryzacją zaczął (oczywiście) od samochodów osobowych, jeszcze pod koniec XIX wieku. Pod koniec I wojny światowej firmie Berlieta produkowała już samochody ciężarowe dla wojska. Produkcję samochodów osobowych zakończono w 1939 roku, a po II wojnie światowej skoncentrowano się na ciężarówkach i autobusach.

W 1967 roku Berliet został przejęty przez Citroena, w latach 70-tych Michelin będący właścicielem obu marek odsprze-

dał Berlieta do Renault, a Citroena do Peugeota. Marka Berliet ostatecznie zniknęła w latach 80-tych XX w.

W kolejnym sezonie pojawił się już w F1. Przełom w karierze Laudy nastąpił po podpisaniu kontraktu z Ferrari. Z tym kontraktem wiąże się ciekawa historia. Otóż, w 1973 roku Lauda stał się partnerem Claya Regazzoni, szwajcarskiego kierowcy związanego wcześniej z Ferrari, w tymże roku jeżdżącego dla zespołu BRM. Na sezon 1974 Regazzoni powrócił (na trzy lata) do Ferrari i zapytany o Laudę wyraził się o nim co najmniej pozytywnie. W rezultacie Enzo Ferrari natychmiast podpisał kontrakt z Austriakiem, co zaowocowało mistrzowskim tytułem już rok później (Regazzoni został w 1974 roku wicemistrzem F1 ulegając Emersonowi Fittipaldiemu). W tych latach, głównym rywalem precyzyjnego, niejako pozbawionego uczuć, "komputerowego" Laudy był przystojny playboy James Hunt. Rywalizacja tych dwóch skrajnie różnych osobowości elektryzowała kibiców i świetnie oddana została wiele lat później w wartym obejrzenia filmie fabularnym "Wyścig" (2013, reż. Ron Howard).

Po zdobyciu mistrzowskiego tytułu w 1975 roku wydawało się, że w kolejnym sezonie kolejny tytuł jest (prawie) formalnością. Lauda wygrał 4 z 6 pierwszych wyścigów i miał dużą przewagę



nad rywalami. Fatalne zdarzenie miało miejsce na drugim okrążeniu GP Niemiec na torze Nurburgring. Lauda wypadł z toru, uderzył w bariery i powracając na tor został uderzony przez bolid prowadzony przez Bretta Lungera. Samochód Laudy stanął w płomieniach, a kierowcę starało się wyciągnąć jeszcze dwóch innych kierowców (Arturo Merzario i Guy Edwards). Gdy im się to w końcu udało, Lauda był już straszliwie poparzony, nawet niedługo później ksiądz udzielił mu sakramentu chorych (ostatniego namaszczenia).

To, co stało się później można określić mianem cudu i nieprawdopodobnej siły woli Andreeasa Nikolausa Laudy. Sześć tygodni później, z niewygodnymi ranami na twarzy, austriacki "superman" ponownie wsiadł do bolidu zajmując sensacyjne czwarte miejsce podczas GP Włoch. W tym sezonie Lauda został "tylko" wicemistrzem przegrywając z Huntem zaledwie o jeden punkt.

Lauda jeszcze przez wiele lat znakomicie funkcjonował w świecie F1. Trzeci mistrzowski tytuł zdobył w 1984 roku. Później (do dzisiaj) stał się odnoszącym sukcesy przedsiębiorcą, zakładając m. in. własne linie lotnicze Lauda Air. Jest także jednym z ekspertów F1 dla stacji telewizyjnej RTL.





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: Mirosław Rutkowski



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl