

iauto ^{polska}

Numer 57, 4 stycznia 2017



Trzeba wielkiej odporności psychicznej, aby nie dać się wyprowadzić z równowagi. W pracy, jak w pracy, trzeba przywyknąć. Codzienne powroty w zakorkowanych ulicach to też rutyna - nie ma się co wściekać. Aż w końcu relaks w domowym zaciszu Telewizor. Człowiek spokojnie sobie ogląda reklamy, a tu nagle - bach, jak obuchem w łeb - zaczyna się audycja "Motomagazyn" i dziennikarz udający eksperta (albo odwrotnie) opowiada, że najlepsze są hybrydy. Tyle tego "Motomagazynu", że strach otworzyć puszkę sardynek, w obawie, że też dowiemy się o wyprzedaży hybryd. Chwilę potem p. Henryk udaje baletnicę, bo można znaleźć "taniej o połowę". Uciekamy w Internet.

Poważna witryna stacji telewizyjnej, w zakładce meteo publikuje rady dla kierowców. Ekspert, kierownik serwisu przywołany z nazwiska, zaczyna od stwierdzenia, że kiedyś "musieliśmy polegać na mechanicznym tankowaniu paliwa". Nie rozumiem, ale trudno, czytam dalej, może się wyjaśni... I rzeczywiście, wyjaśnia się - chodzi o "części gaźnika", które w zimie "nie działają prawidłowo". To jakim cudem trzydzieści lat temu odpalałem 125p?. Może już wtedy w tym aucie miałem "technologię, która niweluje różnice temperatury"? I dalej w tym samym stylu bełkot pseudotechniczny "(ekspert)... twierdzi, że jałowa jazda nie ma żadnych korzyści dla auta" albo "Napęd na cztery koła (...) przeszkadza w sytuacji, kiedy chcemy zatrzymać pojazd"... A wszystkie te wywody napisane językiem ubogim, znamionującym bardzo ubogie słownictwo i niedostatki znajomości składni obowiązującej w języku polskim. Językiem odległym od prozy Sienkiewicza, Conrada czy Pilcha.

Reklamy mogą drażnić, śmieszyć i przestraszać, ważne, aby były skuteczne. Adresowane są do możliwie dużej grupy odbiorców, którzy przekaz odbiorą bezrefleksyjnie i dosłownie. Cel jest jasny - chodzi o sprzedaż produktów. Dla wydawcy - zarobienie jak największych pieniędzy płaconych za emisję reklam. Ich jakość i poziom nie ma żadnego znaczenia. Podobne zadanie mają wszelkiego rodzaju "artykuły sponsorowane" publikowane w portalach internetowych. Tu można umieścić cokolwiek, aby tylko była duża "klikalność". A że treści świadczą o tym, że autorzy reklam i wydawcy mają odbiorców za przygłupów... Trudno, taki lajf...

Szerokiej drogi



Mirosław Rutkowski



Wydarzenia

Jeszcze nie samochód... – str. 4



Babskie Gadanie

Wirtualna prezentacja - str. 8

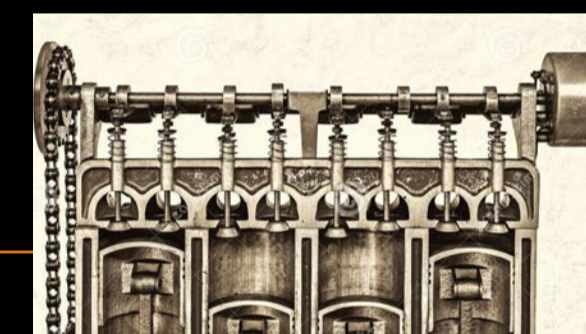


Kalejdoskop

Kalejdoskop – str. 12

Sport

Cienka, bardzo cienka linia... - str. 13



Historia

Rozmawiamy jak kiedyś - str. 14

Relax

Marzenia w pudełku zapalek - str. 17



Patronat iAuto

Motul Królewski Winter Cup - str. 20

Mad Cat's Garage - str. 23



Kalendarium

Kalendarium - str. 26

Jeszcze nie samochód, a już nie quad



Ma kierownicę ze wspomaganiem i łopatkami do sterowania bezsprzęgową skrzynią biegów, bagażnik, mocny silnik, napęd na tył lub na obie osie, dwa fotele usytuowane obok siebie. Stąd wzięto się określenie „side by side”, co w tym przypadku oznacza chyba „bok w bok”. Raczej nie jest to samochód, chociaż buggy nim jest. A właśnie buggy wydaje się najtrafniejszym określeniem tego czegoś, co Yamaha nazwała YXZ1000R.

Sportowo-rekreacyjna konstrukcja nie nadaje się do codziennych dojazdów do warszawskiego Mordoru, →

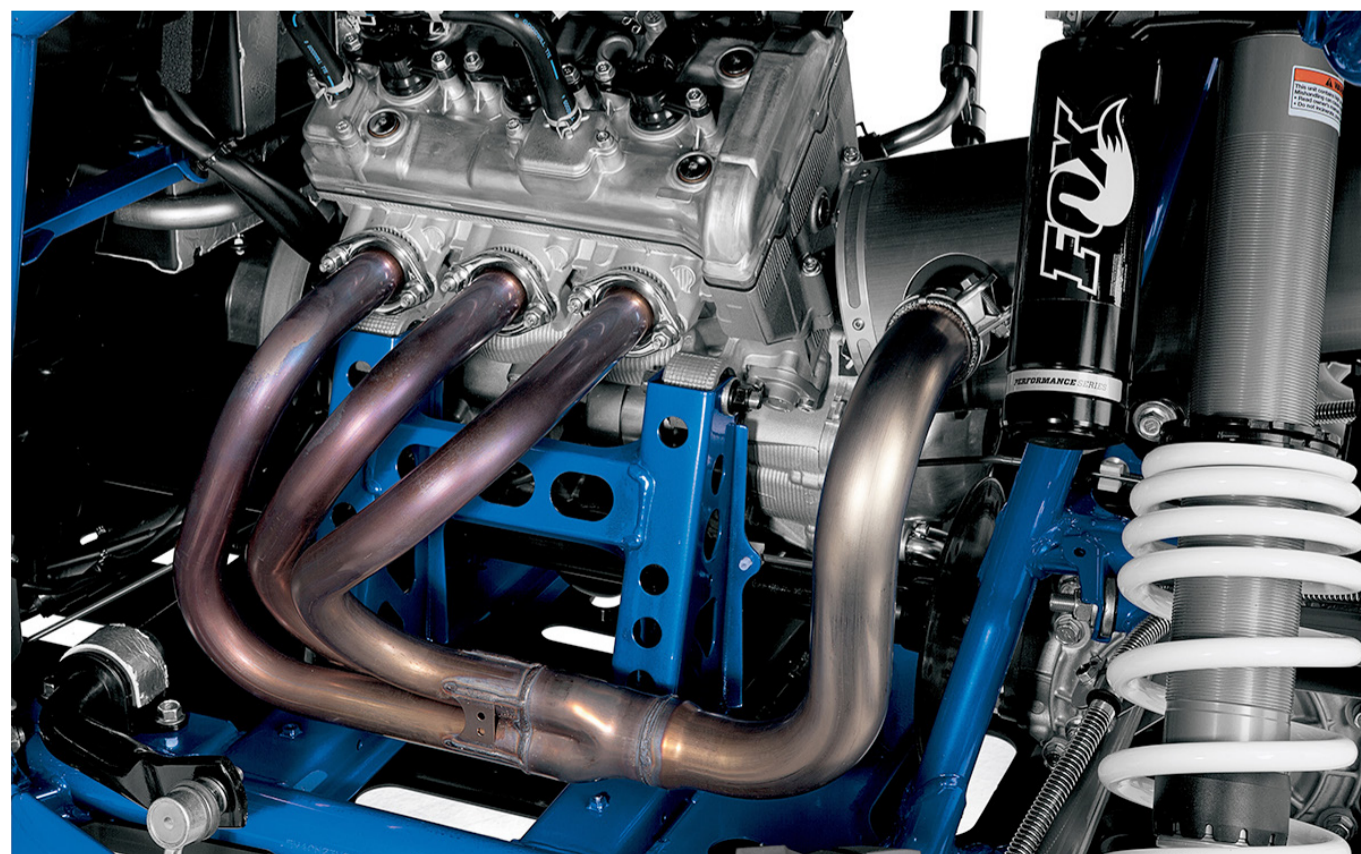


TEKST: MIROSLAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Jest zabawa bez alkoholu? Ależ owszem, wystarczy pojeździć Yamahą YXZ po rozległych bezdrożach poligonu. Albo pustyni.



choć reakcje korpuldków na widok takiego pojazdu... Ale kto kupi taką Yamahę po to, aby jeździć do pracy? Nikt. To jest pojazd terenowy, przeznaczony do szybkiego pokonywania bezdroży. Najlepiej sprawdziłby w zawodach się na torach motocrossowych. Duży skok zawieszenia, szeroki rozstaw kół ze specjalnie zaprojektowanymi oponami, bardzo wydajne hamulce tarczowe, mocny silnik z wysokim momentem obrotowym i wspomniana wcześniej skrzynia biegów pozwalają na szaleńczą jazdę po bezdrożach poligonów, czy właśnie motocrossowych torów. Pasażer po takiej przygodzie wysiada na miękkich nogach, kierowca bywa zdumiony tym, czego sam dokonał. Dobrze wyprofilowane fotele, klatka przeciwkapotażowa i, oczywiście, kask zapewniają elementarne bezpieczeństwo, jednak naprawdę trzeba uważać. Trzycylindrowy motorek o pojemności 998 cm³ zapewnia lekkiej konstrukcji znakomite przyspieszenia i chociaż pojazd jest stabilny, to wywrócenie go nie jest niemożliwe. Może dlatego frajda z jazdy „tym czymś” jest tak wielka? ■



Wirtualna prezentacja



Mitsubishi ASX 2017

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: AGATA DĄBROWSKA

14 grudnia 2016 roku w przestrzeni kreatywnej „Babka do wynajęcia” w Warszawie, odbyła się premiera odświeżonego bestsellera spod znaku Trzech Diamentów – Mitsubishi ASX 2017, który właśnie debiutuje w Polsce.

Poprowadzona przez ambasadorkę Mitsubishi ASX Annę Cieślak prezentacja, była pierwszą w Polsce imprezą z wykorzystaniem aż 100 urządzeń Samsung Gear VR jednocześnie. Wirtualną podróż Mitsubishi ASX 2017 umożliwił pierwszy w naszym kraju fabularny film, wykonany dla marki motoryzacyjnej w technologii 360°, bez komputerowego odtwarzania samochodu w wersji 3D.

Najnowsze wcielenie crossovera Mitsubishi ASX miało nadzwyczaj mocne wejście. Ponad stu przedstawicieli mediów uczestniczyło w nietypowej prezentacji, w której wykorzystano rekordową liczbę aż 100 urządzeń Virtual Reality oraz pierwszy w Polsce film fabularny w technologii 360, zrealizowany specjalnie na potrzeby polskiej premiery Mitsubishi ASX 2017 VR.



Nowe Mitsubishi ASX 2017 zaprojektowano zgodnie z założeniami koncepcji „Dynamic Shield”. Zmiany w modelu 2017 objęły także wnętrze i wyposażenie pojazdu, którego poza dynamiczną sylwetką wyróżnia napęd na 4 koła, niezawodne i oszczędne silniki, komfortowe zawieszenie i wysoki poziom bezpieczeństwa. Produkowany w Japonii Mitsubishi ASX 2017 jest oferowany w 8 różnych konfiguracjach, z trzema silnikami, dwoma rodzajami napędu - 2WD i 4WD oraz trzema skrzyniami biegów.

Premiera Mitsubishi ASX 2017, którą poprowadziła ambasadorka marki Mitsubishi Anna Cieślak. Poza fabularną, wirtualną przejażdżką, goście mieli okazję zobaczyć dwie wersje specjalne tego auta: Cool Edition i RalliArt.

Historia pokazana w filmie podkreśla kluczowe cechy nowego Mitsubishi ASX 2017, a hasło →→



„Wybierz swoją rzeczywistość” uwypukla możliwości, jakie daje właścicielom ten wielofunkcyjny

najczęściej w formie atrakcji dodatkowej. Wykorzystywano również kartonowe

gogle typu cardboard. Jednak nie są one w stanie zapewnić takich doznań, jak Samsung Gear VR, Oculus Rift czy HTC Vive. Sto gogli Samsung Gear VR to dotychczas największa liczba urządzeń, które wykorzystano do pokazu wirtualnej rzeczywistości jednocześnie. „Bardzo się cieszę, że marka Mitsubishi Motors zdecydowała się na realizację naszego pomysłu, a tym samym tak nowatorskiego przedsięwzięcia. To był pierwszy taki pokaz w Polsce.” – podsumowuje Nina Żukowska, Event Director Advanced Communication. ■



crossover. Z kolei wykorzystanie urządzeń i filmu VR podczas prezentacji dla dziennikarzy podkreśla zaawansowanie techniczne marki Mitsubishi Motors, która jest pionierem najnowszych technologii.” – powiedział podczas premiery prezes polskiego oddziału MMC Yasuyuki Oyama.

Dotychczasowe pokazy VR ograniczały się do wykorzystania kilku urządzeń,



Jak zwykle co roku, od 20 grudnia w Empikach lub redakcja@autorok.pl

REALNIAĆ PRZYSZŁOŚĆ

AutoRok 2016/2017
Opel GT

Lynk&Co
Z wizytą u Zagato
Swinicar Spider

AutoRok 1900-2000

Ford Model T
CAR OF THE CENTURY

Bliskie spotkania - rok po roku
Jeżdżące legendy
Twórcy motoryzacji
Flash: 15 lat XXI wieku

ZAMKŃĆ PRZESZŁOŚĆ

Unikatowe wydanie limitowane
dostępne na
www.autorok.pl

Ruszył Dakar

Ruszył kolejny, legendarny Rajd Dakar, który od czasu przeniesienia z Afryki odbywa się w Ameryce Południowej. Impreza straciła charakter ekstremalnej przygody na rzecz ekstremalnego marketingu. Pomimo to, wciąż pozostaje dla zawodników wielkim wyzwaniem i arcytrudną, sportową przygodą. W tym roku na trasę wyruszyło dziesięciu Polaków. Największe szanse na sukces ma doświadczony Rafał Sonik startujący quadem. Spośród czterech motocyklistów po pierwszym etapie musiał wycofać się Jakub Piątek - po wywrotce złamał rękę. Trójka pozostałych, Maciej Berdysz Paweł Stasiaczek i debiutant, Adam Tomiczek, powalczą o ukończenie rajdu - będzie to dla każdego z nich sukces. W samo-

chodach jedzie Jakub Przygoński w Mini pilotowany przez Toma Coulsoula i Sebastian Rozwadowski pilotujący Benediktasa Vanagasa w Toyocie Hilux.

W ciężarówce Gerarda de Rooya, o trzecie zwycięstwo powalczą Dariusz Rodewald, a w belgijskim Manie jedzie Michał Wrzos.



Wyprzedaże i promocje

Pod koniec roku w salonach samochodowych trwają wyprzedaże. Producenci chcą jak najszybciej pozbyć się samochodów z ubiegłego roku, kuszą więc czym się da. Niższymi cenami, gratisowymi oponami, przeglądami bądź dodatkowym wyposażeniem, za które nie trzeba dopłacać. Volvo zachęca do kupna modelu V60 w cenie S60 (czyli za cenę sedana, oferują kombi), Toyota zachęca zniż-



Bez OC się nie opłaca

Brak obowiązkowego ubezpieczenia samochodu osobowego w tym roku kosztuje 4000 złotych. Ale to obligatoryjna kara za brak polisy OC, w razie kolizji lub wypadku, kierowca nieubezpieczonego samochodu musi ponieść wszelkie koszty rekompensaty strat

kami od 5 do 20 tys. złotych i reklamowaną przez dziennikarza (!) w spocie udającym rozmowę redakcyjną (!) wyprzedażą samochodów z napędem hybrydowym. Akurat hybrydy tej marki jakimiś nadzwyczajnymi upustami nie imponują...

Chętnym do skorzystania z możliwości okazjnego kupna samochodu polecamy wycieczkę po salonach samochodowych poszczególnych marek, może się bowiem okazać, że promocja i wyprzedaż trwa u producenta, natomiast u dealera już się skończyła.

Warto również rozważyć możliwość wybranej formy leasingu lub wynajmu samochodu. Takie usługi oferują niektóre banki, można też tego rodzaju umowę zawrzeć u dealerów większości popularnych marek samochodów.

ofiaram zdarzenia. A te mogą być bardzo wysokie, poza wyrównaniem strat materialnych odszkodowanie może obejmować koszty leczenia, rehabilitacji czy renty. Składki OC ostatnio mocno wzrosły, wydaje się, że to jeszcze nie koniec podwyżek, jednak jazda bez wykupionej polisy OC może być znacznie bardziej kosztowna.

Cienka, bardzo cienka linia...

TEKST: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIE: WIKIPEDIA

Długo zastanawiałem się, jak „ugryźć” ten temat. Do pisanego przeze mnie kalendarium niby pasował, ale jednak nie do końca, gdyż w tamtym dziale opisuję historie w jakim sensie zamknięte, zakończone. W tym przypadku jednak, wyjątkowo trudno za taką ją uznać...

Kilka dni temu (3 stycznia) miał 48 urodziny. Ma żonę, dwoje dzieci i (prawdopodobnie jeszcze) miliony na koncie. Mógł mieć (zapewne za darmo) każdy samochód na świecie i, jeśli chodzi o możliwości finansowe, był w światowej czołówce (choć niższą niż arabscy szejkwowie). Podziwiała go setki milionów ludzi na świecie, zazdroszcząc przy okazji sławy, lukratywnych kontraktów i telefonicznej książki adresowej zapchanej numerami do nie mniej sławnych i wpływowych na tym świecie...

Bajka skończyła się nieco ponad trzy lata temu, 29 grudnia 2013 roku, kiedy to podczas - w sumie banalnego - upadku na nartach doznał obrażeń mózgu, mimo założonego kasku i (podobno) stosunkowo niewielkiej prędkości. Był w najlepszym okresie życia, w znakomitej kondycji fizycznej, sławny i bogaty z mnóstwem intratnych propozycji i życiowych planów. Nie zginął w tym wypadku, ale do dzisiaj krążą plotki na temat jego stanu zdrowia. Niestety, żadne z nich nie są optymistyczne. Wręcz przeciwnie...

Jestem przekonany, że nikt interesujący się - chociażby pobieżnie - sportami samochodowymi, nie ma już wątpliwości, że piszę o -

gdyby był Polakiem - Michale Szewcu. Ale dzięki niemieckim rodzicom cały cywilizowany świat poznał go jako Michael Schumacher. Myślę, że nie ma sensu w tym miejscu przypominać tutaj całej jego biografii, którą trudno zmieścić w okładkach nawet jednej książki. Dość stwierdzić, że stał się najbardziej

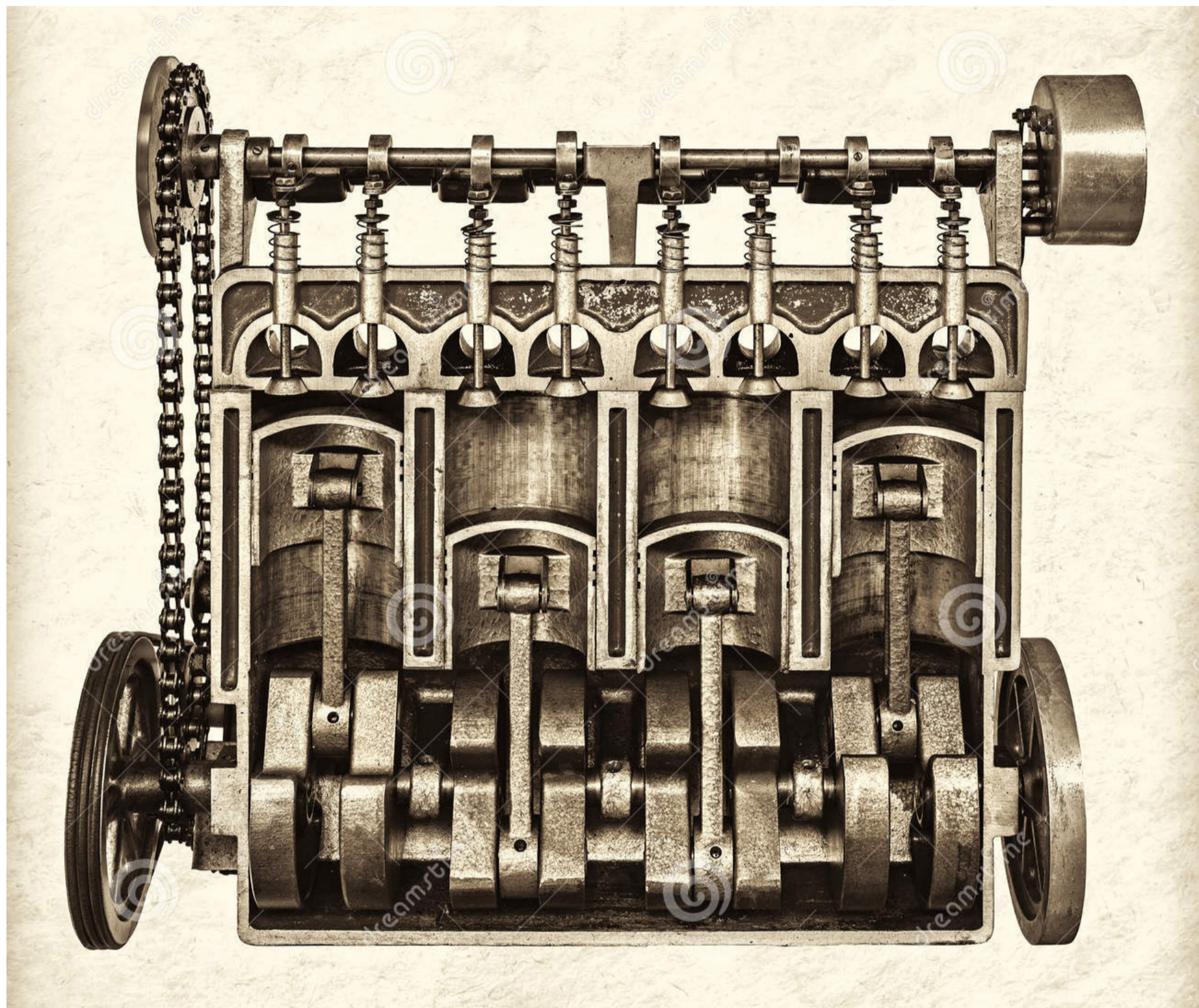
utytyłowanym w historii zawodnikiem Formuły 1, siedmiokrotnym mistrzem F1 startując (z przerwą 2007-09) w latach 1991-2012, dzierżąc wiele nie pobitych do dzisiaj rekordów w tych wyścigach.

Wielu znakomitych i utytułowanych kierowców w sportach samochodowych zginęło na torach wyścigowych czy rajdowych oesach - każdy z nich akceptował takie ryzyko. Jednak jeszcze większa ich liczba zakończyła (i kończy) swe kariery w blasku chwały, w kolejnych latach „odcinając kupony” od swojej sławy (i niejednokrotnie bogactwa). Michael zakończył swą historię w wyjątkowo zagadkowy, chociaż niezamierzony sposób. Od ponad trzech lat zawieszony między życiem, a śmiercią...

Michael, bądź jednak z nami - na tym świecie - przez wiele lat, zdrowy (najbardziej, jak to tylko jest możliwe).

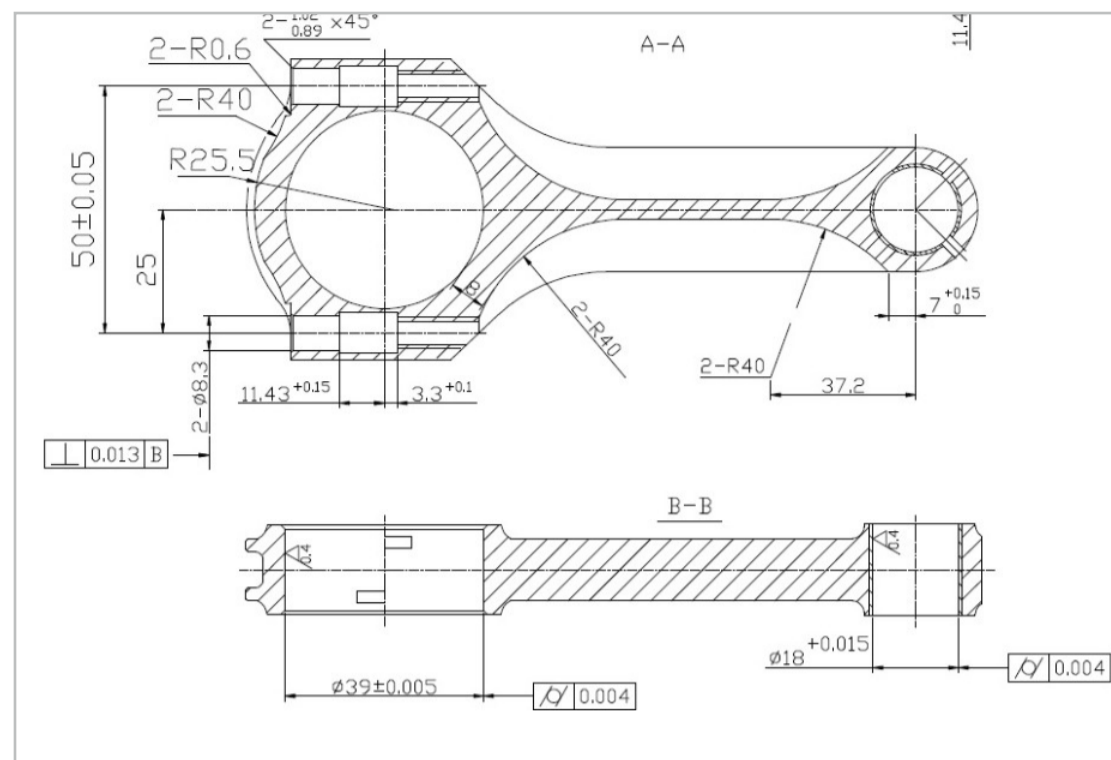


Rozmawiamy jak kiedyś



TEKST: ANDRZEJ GLAJZER
ZDJĘCIA: ARCHIWUM

Podobno w wigilijny wieczór zwierzęta mówią ludzkim głosem. Okazuje się, że porozmawiać można nie tylko ze zwierzakami.



Chciliśmy na krótko się oderwać od „zagonionej rzeczywistości” i przenieść w czas miniony wspominając letnie podróże, zloty, rajdy i ciekawe imprezy, kiedy mogliśmy cieszyć się naszymi pojazdami. Zwyczajem dobrego gospodarza zeszliśmy do garażu aby porozmawiać ze swoim starsuzkiem, aby wraz z nim snuć plany na przyszłość i obiecać usunięcie drobnych dolegliwości... No może choćby tylko nowe „kapie”.

W przypadku kiedy nasze auto lub motocykl jest w takim wieku, że rozumie nasz język, nie ma problemu. Kiedy jednak mamy do czynienia z „nestorem”, istnieje obawa, że nie do końca zostaniemy właściwie zrozumiani.

Ku pomocy, zamieszczamy podręczny słowniczek nazw i terminów, które obowiązywały dawno, albo jeszcze dawniej w automo-

bilowym nazewnictwie. Przenieśmy się do wczesnych lat 20., aby choć po części nazwać ustrój samodzielnego pojazdu, samochodu czy auta. (Korektę prosimy o nieingerowanie, albowiem język archaizmem stoi)

Zacznijmy od jego serca, czyli **motoru** (silnika). Jego podstawowe części to: **pudło** (blok silnika), gdzie umiejscowione zostały cylindry, **łbice** (głowice), jeśli nie był to tzw. „ślepek” i **karter**, czyli dolna część pudła, która mieściła wał korbowy.

Wał posiadał w przedniej części ząb do **nakrętnika motoru** (korby), którym go **nakręcano** lub **nakorbrowano** i **puszczano** w ruch. Tylne część wału kończyła się zwykle nazewnątrz **kołem rozpędowym** (zamachowym) nie tylko **ujednostajniającym bieg motoru**, ale odgrywającym jednocześnie rolę sprzęgła.

Kiedy motor ochładzany był zapomocą wody, posiadał wówczas nazewnątrz cylindrów **ochłodek** lub **koszulę wodną** (płaszcz wodny) i **chłodnik** lub **radiator** (chłodnicę).

Przeważnie **krążenie cieczy** było **naturalne** (obieg samoczynny), ale były też silniki o **krążeniu pędzonym** (obiegu wymuszonym), gdzie woda tłoczona była poprzez **podnośnicę** (pompe). Te zaś mogły być **zębicowe**, złożone z dwóch wchwytyjących się w siebie kół zębatych z a m k n i ę t y c h w oprawie metalowej, lub **odśrodkowe**. Aby uniknąć zagrzania motoru, które charakteryzowało się **nieregularnymi wzbuchami**, zwłaszcza pod- →

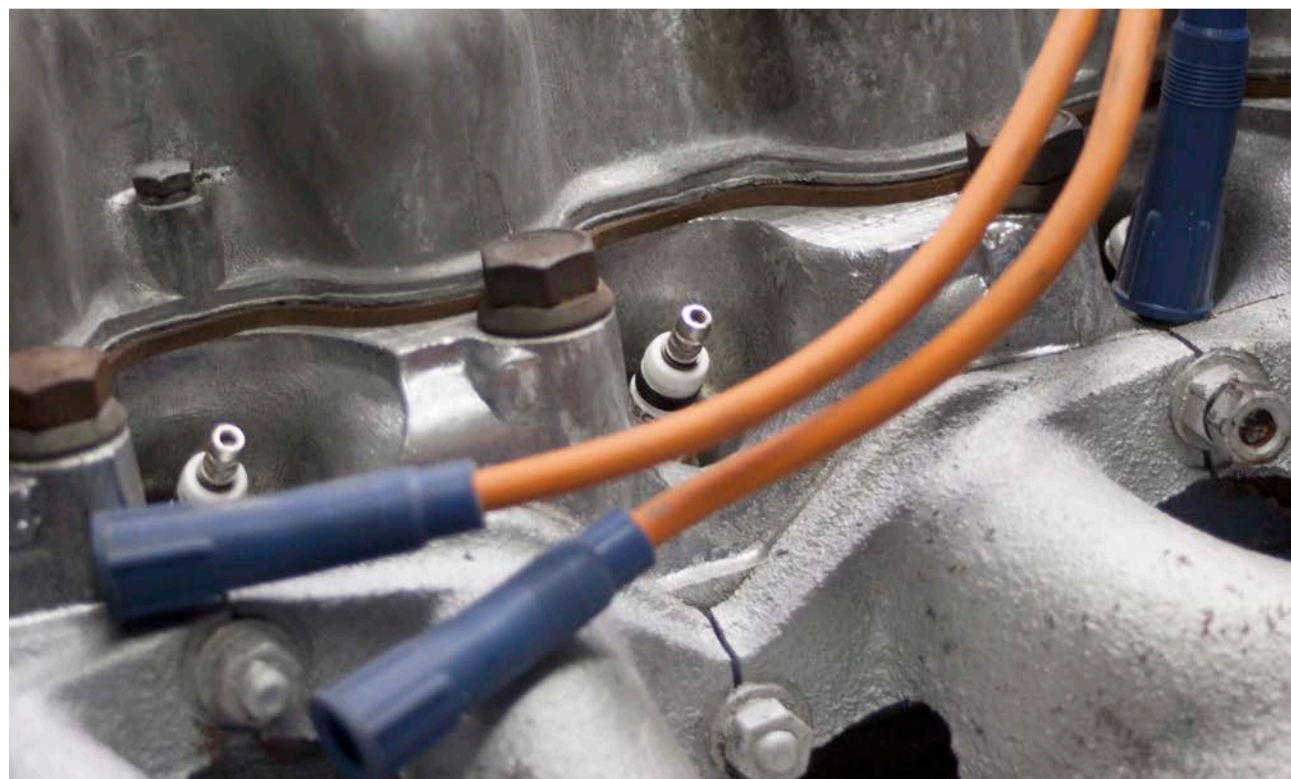


czas **próżnobiegu** (pracy na wolnych obrotach) za chłodnikiem umieszczano **przewietrznik** (wentylator) do wytworzenia pędu powietrza. Zagrzanie poznawano po zmianie biegu motoru, oraz po przykrym śwądzie jaki wydzielał.

Tuleje cylindrowe nazywano wówczas **gilzami**, a ich średnicę **wierceniem**. To co dziś określa się jako pojemność skokowa, wtedy po prostu było **cylindratem**.

Każdy automobilista wiedział, że motor czterosuwowy posiada **suw ssawny, suw kompresji, suw pożytkowy lub roboczy i suw wylotu** czyli wydechu. Wszystko regulowane było przez **wentyle** (zawory), **ssawny i wydmuchowy**, które umieszczone były w **siodelkach lub siedzeniach** (gniazdach) przylegając doń **stożkami** (przyłgniemi grzybków).

Ich otwieranie powodowane było przez **ksiuki lub noski** (krzywki) umieszczone na **wale noskowym** (wale rozrządu), poprzez **sternik** (popychacz), **drążek sternika** (drążek popychacza) i **sternik dźwigniowy** (dźwigię). Zamykanie wentyli powodowane było sprężynami, które oparte były w **tronikach** (miskach sprężyn). Kiedy wentyle ssawne, ze względu na zużyte lub zepsute siodło, nie domykały się należycie, słysząc było **trzaskanie w kanałach ssawnych** (spalanie detonacyjne w kolektorze ssącym) lub **ulatniaku** (gaźniku), co często było powodem pożarów samochodów. W przypadku zaś nieszczelności wentyli wydmuchowych, zdarzyć się mogło **trzaskanie w garnku tłumiącym** (tłumiku). Cały układ rozrządu nosił wówczas nazwę **mechanizmu sterowego**.



Motory pracowały na **mieszaniu** (mieszance paliwowo-powietrznej), która za sprawą ulatniaka lub gazownika mogła być **niedosycona** (uboga) lub **przesycona** (bogata). Mieszanka niedosycona powodowała „**kucie**” (spalanie stukowe), przesycona była powodem osadzenia **krusty węglowej** (nagaru). Warto wspomnieć, że ulatniaki starego typu były **powierzchniowe**, nowe zaś **rozpylające**.

Zapał (zapłon) mieszany w starych motorach następował za pomocą **zapłonki** (rozżarzonej rurki), a w nowych przez **zapłonnik elektryczny** (świecę zapłonową) składający się z elektrody wewnętrznej, czyli sworzni metalowego, którego jeden koniec połączony był z kablem, a drugi sięgał **spaliska** (komory spalania) – z masy izolacyjnej otaczającej wzmiankowany sworznię oraz elektrody zewnętrznej, czyli cienkiego sworzni metalowego zbliżonego końcem na odległość 0,4 mm do elektrody wewnętrznej i połączonego z masą.

Jak nazywały się pozostałe części samochodu kiedy indziej...Wszak nie wypada męczyć staruszkę zbyt długą rozmową. ▣

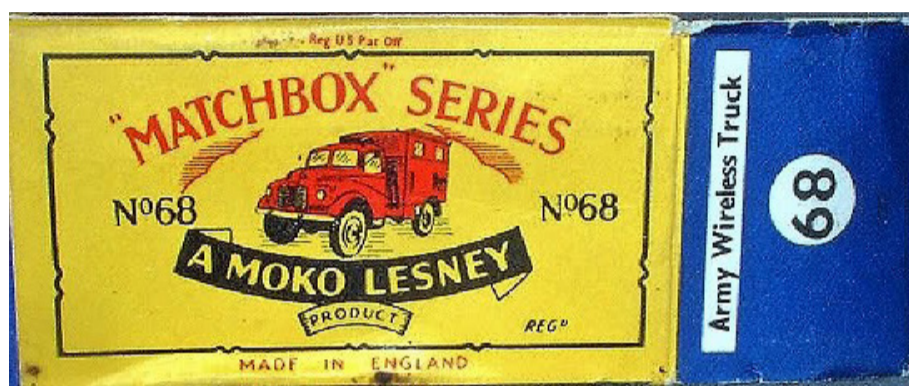
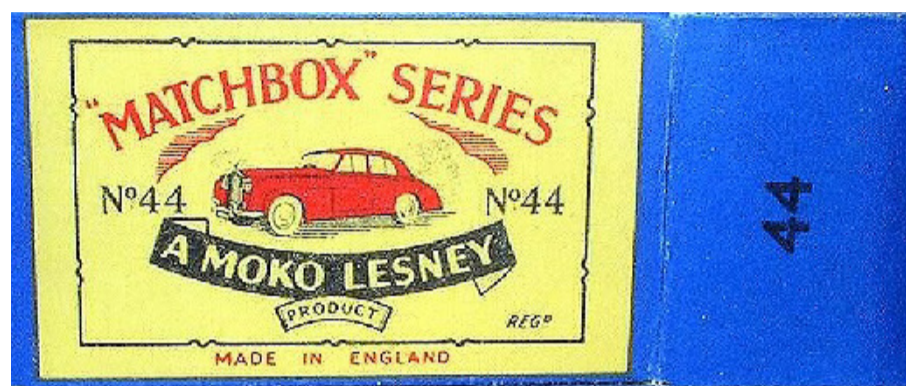
Marzenia w pudełku zapalek

TEKST: BARTOSZ ŁAWSKI
ZDJĘCIA: WWW.VINTAGEBRITISHDIECASTS.CO.UK

Legenda głosi, że jedne z najpopularniejszych zabawek świata powstały właściwie przypadkiem. Trudno to wykluczyć, bo większość z dobrych rzeczy na tym świecie zawdzięczamy właśnie przypadkowi.



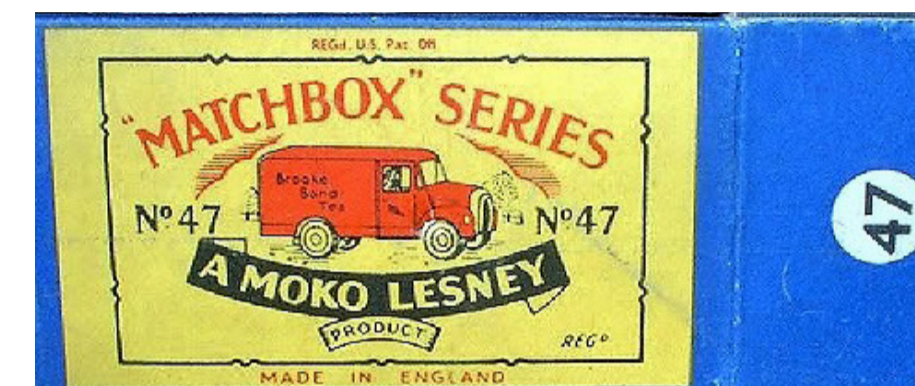
W roku 1953 córka współwłaściciela firmy Lesney, Jacka Odella, otrzymała zakaz przynoszenia do szkoły zabawek – no chyba, że mieszczących się w pudełku po zapalce. Firma Lesney produkowała metalowe zabawki już od kilku lat, od roku 1947, żadna z nich jednak nie zmieściłaby się do rzeczonożego pudełka. Inżynier Odell przeskalował więc plany walca drogowego, który akurat produkowano, i na ich podstawie wykonał małą wersję, która do pudełka zapalek się mieściła. Mały walec przyniesiony przez pannę Odell spodobał się wszystkim dzieciom, zaradny tatuś postanowił więc pogadać ze współnikami. I tak właśnie powstały Matchboxy. Poza nazwą dosłowność wyrażała się w wielkości i kolorystyce pudełek, jako żywo przypominających ówczesne angielskie pudełka zapalek. Pierwsze zabawki nie przypominały w niczym dzisiejszych, na serię składały się wspo- →



mniany już walec drogowy, wywrotka, betoniarka i ciągnik. Wszystkie były mniejszymi wersjami zabawek produkowanych przez Lesneya. Wykonywano je ze specjalnie opracowanego stopu zwanego Zamac, czyli 94% cynku, 4% aluminium i 1% magnezu. Odlewy z czystego cynku, używane przez konkurencję od czasów przedwojennych, miały wiele wad i potrafiły pękać na kawałki. Koła początkowo także odlewano z metalu, lżejsze – plastikowe – pojawiły się w roku 1958.

Powiedzmy szczerze – z dzisiejszego punktu widzenia pierwsze Matchboxy były toporne, wręcz prymitywne. Ledwo przypominające

pierwotny odlewy karoserii, pozbawione oszkleń i wnętrza trudno nazwać dokładnymi kopiami. Jednak w miarę rozwoju technologii – i pod wpływem konkurencji – w latach sześćdziesiątych samochodziki zaczęły się zmieniać. Pojawiły się plastikowe szyby i wnętrza – początkowo formowane próżniowo, później (i aż do dzisiaj) produkowane metodą wysokociśnieniowego wtrysku. Poprawiła się jakość lakieru, papierowe naklejki zastąpiono kalkomaniami lub sitodrukiem, standardem stały się otwierane drzwi i klapy. Prawdziwa rewolucja nadeszła jednak w roku 1970 wraz z wprowadzeniem serii „Superfast”,



w której grube osie zastąpiono cieniutkimi, wąskie koła szerokimi „slickami”, oraz opracowano „zawieszenie” w postaci elastycznej blaszki mocującej ośki do podwozia. Te autka naprawdę były szybkie, dobrze trzymały się podłoża, a dzięki zawieszeniu realistycznie ugięły się pod naciskiem. Lesney błyskawicznie rozbudował też serię akcesoriów – torów wyścigowych, garaży, stacji benzynowych itd. Na podłodze można było więc stworzyć całe samochodowe miasteczko. Rozwijano też inne serie modelików – największą popularnością cieszyły się „Models of Yesteryear”, czyli samochody zabytkowe z początków XX wieku, większe od zwykłych Matchboxów i trochę staranniej wykonane. Lata siedemdziesiąte były więc dekadą sukcesu, ale tylko pozornie – ogromna sprzedaż nie przełożyła się na zyski z powodu przeinwestowania i, ogólnie, nienajlepszej koniunktury. Marnym pocieszeniem był fakt, że najwięksi konkurenci też nieźle ucierpieli. W czerwcu 1982 roku Lesney

ogłosił bankructwo. Firmę przejęła azjatycka korporacja Universal Toys przenosząc większość produkcji do fabryki w Makao, a następnie w Szanghaju i Hong Kongu. Ostatecznie w roku 1997 Matchbox przeszedł w ręce największego dotychczas rywala, amerykańskiego Mattela, czyli producenta równie popularnej serii Hot Wheels. Amerykanie wpadli na świetny pomysł „powrotu do korzeni”, podnieśli jednak znacznie jakość wykonania. Dzisiaj, kiedy w każdym dużym sklepie stoi wielki pudło z kompletną serią Matchboxa, możemy tylko wspominać dawne czasy, gdy w PRL zabawki z Zachodu „zdobywało się” w Pewexie albo w komisie. Posiadanie kolekcji Matchboxów w liczbie powyżej 10 dawało ogromny szacunek w szkole, a handel wymienny kwitł na dużą skalę.

A Matchbox to tylko część – ważna, ale jednak tylko część – całej historii małych samochodzików. O innych kultowych seriach opowiemy przy następnej okazji. ■





Regulamin Motul Królewski Winter Cup 2017

§1

Ustalenia ogólne

Królewski Winter Cup jest imprezą samochodową klubową dla kierowców amatorów nieposiadających żadnych licencji sportów samochodowych z wyjątkiem licencji R co-driver i kartingowej. Dopuszcza się udział innych zawodników licencjonowanych klasyfikowanych w odrębnej klasie (GOSĆ). Imprezy organizowane w ramach Królewski Winter Cup 2017 są własnością Automobilklubu Królewskiego.

W 2017 roku planuje się zorganizowanie czterech imprez w terminach:

08 styczeń – I Eliminacja

29 styczeń – II Eliminacja

26 luty – III Eliminacja

12 marzec – IV Eliminacja

3. Imprezy składają się z 2 części:

- zapoznania z trasą

- rywalizacji czasowej

W każdej eliminacji do startu będzie dopuszczonych 100 uczestników.

Impreza rozpoczyna się od dwukrotnego zapoznania z trasą za samochodem organizatora, w kolumnie. Obowiązuje zakaz trenowania podczas zapoznania z trasą i poruszanie się z maksymalną prędkością 30 km/h. Po zapoznaniu uczestnicy czterokrotnie (w rundzie finałowej dodatkowo Power Stage czyli 5 przejazd) pokonają przygotowane próby sprawnościowe. Sumowane są wszystkie czasy przejazdów. Po skończonej rywalizacji, maksymalnie 30 minut, ogłoszone zostaną wyniki i nastąpi ceremonia rozdania nagród.

§2

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 cm³ włącznie,
- klasa 4 – samochody o pojemności powyżej 1600 cm³ do 2000 cm³ włącznie,
- klasa 5 – samochody o pojemności powyżej 2000 cm³ (wyłączając wszystkie modele i roczniki Subaru Impreza, Subaru Legacy i Mitsubishi Lancer wyposażone w silniki z turbosprężarką)
- klasa Subaru&Evo – Wszystkie modele i roczniki Subaru Impreza, Subaru Legacy, Subaru Forester i Mitsubishi Lancer wyposażone w silnik turbosprężarkę.
- klasa „Gość” - zawodnicy posiadający licencje sportu samochodowego z wyjątkiem licencji kartingowej oraz licencji R co-driver,
- klasa Pań– (przy zgłoszeniu minimum 3 Kobiet jako kierowców na eliminację)

Samochody posiadające silniki z turbodoładowaniem dopuszcza się do startu w klasie pojemnościowej wynikającej z pomnożenia nominalnej pojemności silnika (podanej w cm³) przez odpowiedni współczynnik:

- 1,7 dla silników o zapłonie iskrowym,
- 1,5 dla silników o zapłonie samoczynnym.

§3

Klasyfikacja w imprezach

W imprezach Królewski Winter Cup 2017 będzie prowadzona klasyfikacja kierowców:

- klasyfikacja generalna;
- klasyfikacja w klasach
- klasa Gość jest wyłączona z klasyfikacji generalnej
- klasa Pań - jeśli zostaną spełnione warunki regulaminowe

§4

Klasyfikacje końcowe

Do klasyfikacji końcowej każdemu uczestnikowi zalicza wszystkie wyniki uzyskane podczas Królewski Winter Cup 2017 oraz wyniki Power Stage.

Podczas ostatniej eliminacji dodatkowo odbędzie się PowerStage. Podczas PowerStage (5 przejazd odcinka) będzie prowadzona odrębna klasyfikacja, podczas którego za zajęcie 1., 2., 3. miejsca kierowcy w każdej z klas będą mogli zdobyć dodatkowe punkty w klasyfikacji generalnej wg klucza:

- 1 miejsce – 3 punkty

- 2 miejsce – 2 punkty

- 3 miejsce – 1 punkt

Klasyfikacja końcowa dotyczy klasyfikacji generalnej oraz klasyfikacji we wszystkich klasach;

Klasyfikacji końcowej podlegają uczestnicy, którzy ukończą minimum dwie rundy i zdobędą minimum 1 punkt.

Zwycięzcą każdej z klasyfikacji jest uczestnik, który zdobył największą ilość punktów w danej klasyfikacji. Uczestnik, który zdobył drugą w kolejności mniejszą ilość punktów zajmuje drugą pozycję, itd. W przypadku zdobycia równej ilości punktów przez dwóch lub więcej uczestników w którejkolwiek klasyfikacji, liczy się większa ilość lepszych miejsc (nie punktów) w poszczególnych imprezach Królewski Winter Cup 2017 w danej klasyfikacji. W przypadku dalszego braku rozstrzygnięcia klasyfikacji o kolejności decyduje **wyższe miejsce w ostatniej rundzie. Jeżeli zawodnicy zdobędą równą ilość punktów, a nie jechali w ostatniej eliminacji to liczy się wcześniejsza eliminacja jaką jechali.**



§5

Punktacja

W klasyfikacji generalnej stosuje się następującą punktację:

Miejsce	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Punkty	15	12	10	8	6	5	4	3	2	1

W klasyfikacji w klasach stosuje się następującą punktację, niezależnie od frekwencji:

Miejsce	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Punkty	15	12	10	8	6	5	4	3	2	1

§6

Nagrody w klasyfikacjach końcowych

Za zajęcie 1., 2., 3. miejsca w klasach oraz w 1., 2., 3. miejsca w klasyfikacji generalnej puchary dla kierowcy.

Inne nagrody wg. komunikatu organizatora.

Organizator zastrzega sobie prawo do zmian w przedstawionym regulaminie.



ZDJĘCIA: @SZALANSKY; KONRAD JASKULSKI

Zespół Mad Cat's Garage wchodzi w sezon 2017 na grubo. Na starcie pierwszej imprezy stanie dziewięć samochodów zespołu.

Dziewiątym kierowcą w teamie jest Ania Wrześcińska. Ania jest zupełną "świeżynką", do tej pory z niewielkim doświadczeniem w motorsporcie. W sezonie 2017 będzie podróżowała po OS-ach Hondą Civic, tak zwanym "jajkiem" z silnikiem o pojemności 1,5 l i mocą około 125 KM. Jest to słabsze auto od samochodów konkurentów w klasie 3 (do 1600 cm³), ale w trakcie sezonu samochód będzie "poprawiany", inżynierowie zespołu powalczą o dodatkowe konie mechaniczne i moment obrotowy.





Cały team Kotów będzie można oglądać już w najbliższą niedzielę na warszawskim Służewcu podczas I Rundy Motul Królewski Winter Cup. Dziewięć aut prowadzonych przez: Kocura, Zuzię, Age, Anię, Janka, Huberta, Łukasza, Adama i Kubę. Tak licznie jeszcze nigdy nie było, nie było też imprezy, na której byłby pełny skład drużyny. Jest to więc wyjątkowy moment i cały zespół w tym składzie chce przejechać cały cykl Motul Królewski Winter Cup.

Nowością, którą jako pierwsi Wam prezentujemy na łamach iAuto jest fakt, że dwa samochody należące do "szefostwa" zespołu pozyskały... doładowanie! Inżynier-mechanik Kot samodzielnie zaprojektował, złożył, zmontował, uruchomił i wystroił już swoje BMW, w momencie, kiedy czytacie ten tekst walczy nad Hondą Zuzki. Trzymamy kciuki, aby wszystko udało się porządnie przetestować przed niedzielą. Jest to duży postęp, przede wszystkim skok do wyższej klasy pojemnościowej (K5, powyżej 2000 cm³), ponieważ doładowanie automatycznie przenosi auto do tej klasy, która wynika z pomnożenia seryjnej pojemności silnika przez liczbę 1,7. Kocur i Zuzia zatem będą w tym sezonie toczyć bratobójczą... a raczej "parobójczą" walkę w klasie .! Jest to też z pewnością naładowanie innych wiarą, że jak się chce, to można wszystko. Dwa bardzo skomplikowane projekty wykonane w tak krótkim czasie (jeden miesiąc), popołudniami po przesiedzeniu 8 godzin w biurze. Na pewno będzie niezła motywacja, uwolnienie energii i pomysłów dla innych miłośników adrenaliny, a o to przecież w Mad Cat's Garage chodzi - o motywowanie innych, o wzajemną pomoc, aby wszystkim żyło się w tym motorsporcie łatwiej. Niebawem opisane szczegółowo projekty będziecie mogli znaleźć na kocim blogu.

To nie koniec niespodzianek, które przygotował dla swoich fanów Mad Cat's Garage. 15 stycznia będzie można licytować przejazdy z Kocurem jego doładowanym BMW (będzie latanie bokami!) na Moto Orkiestrze, która jest wydarzeniem towarzyszącym WOŚP. Przejazdy będą się odbywały na terenie Automobilklubu Polski, na Autodromie Bemowo. Nie tylko Kocur będzie wtedy do Waszej dyspozycji. Towarzyszyć mu będzie Kuba w swojej, bardzo mocnej, Hondzie Civic, nazywanej przez pasażerów „Fabryką Radości”. Kuba wygrał cykl Mistrzostw Okręgu Warszawskiego w K4, więc będzie co licytować. Warto się pojawić i wylicytować sobie takie przejazdy, bo z tymi dwoma, sympatycznymi kierowcami jest mnóstwo zabawy.

15 stycznia będzie można licytować przejazdy z Kocurem jego doładowanym BMW (będzie latanie bokami!) na Moto Orkiestrze, która jest wydarzeniem towarzyszącym WOŚP. Przejazdy będą się odbywały na terenie Automobilklubu Polski, na Autodromie Bemowo. Nie tylko Kocur będzie wtedy do Waszej dyspozycji. Towarzyszyć mu będzie Kuba w swojej, bardzo mocnej, Hondzie Civic, nazywanej przez pasażerów „Fabryką Radości”. Kuba wygrał cykl Mistrzostw Okręgu Warszawskiego w K4, więc będzie co licytować. Warto się pojawić i wylicytować sobie takie przejazdy, bo z tymi dwoma, sympatycznymi kierowcami jest mnóstwo zabawy.



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/

Wydarzenia i rocznice: styczeń 2017

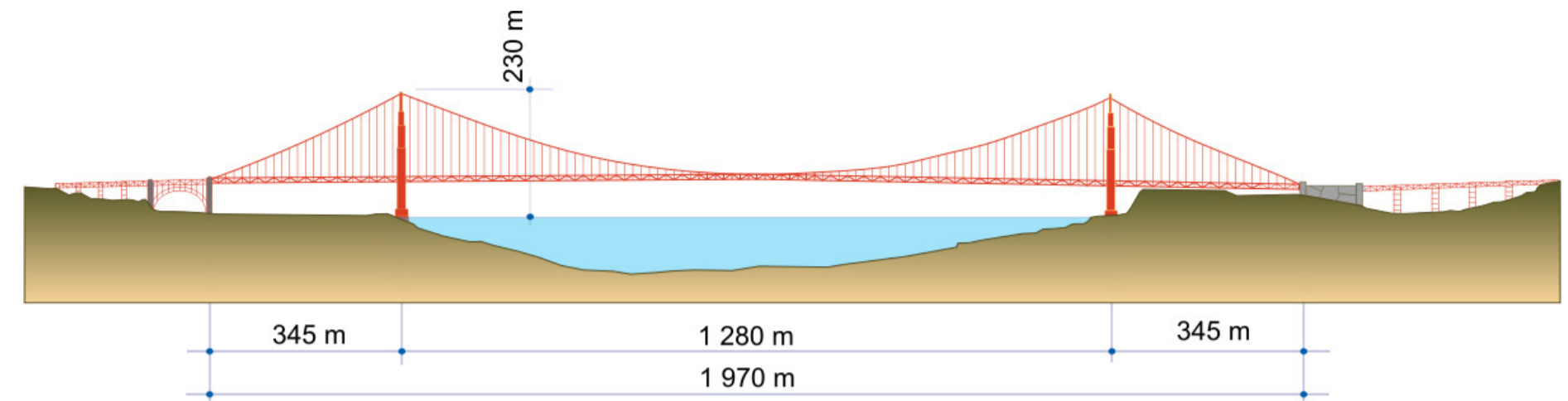
Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Most nad Złotą Bramą

5 stycznia 1933 rozpoczęto prace przy budowie Golden Gate Bridge – jednego z najświetniejszych (do dzisiaj) mostów na świecie. Pomysł połączenia San Francisco z hrabstwem Marin leżącym po drugiej stronie cieśniny Golden Gate pojawił się już w 1918 roku. (Oba brzegi łączyły do tej pory - nieco uciążliwe i mające wiele innych ograniczeń – połączenia promowe). Jednak przez wiele lat potencjalne problemy techniczne przy jego budowie wydawały się nie do przezwyciężenia – most musiał być zbudowany na terenie aktywnym sejsmicznie, mieć minimum 1300 metrów długości i być bardzo odporny na morską wodę oraz silne wiatry. Był on niezwykle potrzebny

do rozwoju miasta i tej części Kalifornii, ale dopiero 15 lat później wybitny architekt, konstruktor kilkuset innych mostów na kilku kontynentach, Joseph B. Strauss, doprowadził do rozpoczęcia tego zadania.

Trzeba przyznać, że wywiązał się z tego zadania znakomicie. Golden Gate stał się nieodłączną wizytówką miasta i jedną z największych atrakcji turystycznych, nie ustępując pod tym względem np. paryskiej wieży Eiffla. Zaprojektowany został w stylu art deco i pomalowany na charakterystyczny, pomarańczowo-czerwony kolor. Taką barwę wybrano przede wszystkim ze względów bezpieczeństwa, gdyż nad zatoką bardzo często pojawiają



się bardzo gęste mgły ograniczające widoczność podczas żeglugi.

Uroczyste otwarcie mostu Golden Gate nastąpiło 27 maja 1937 roku w obecności ok. 200 tysięcy osób. Od samego początku założono, że przejazd mostem będzie płatny, a dochody

osiowy i większy. Pierwszy miliard(!) pojazdów przejechał mostem w lutym 1985 roku. Aktualnie licznik odnotowuje przejazd około 40 milionów samochodów rocznie i w najbliższym czasie pokaże kolejny miliard.

Most ma całkowitą długość 2737 metrów, w tym 1280 m pomiędzy dwoma głównymi wieżami podtrzymującymi liny nośne, bezpośrednio nad wodą (każda lina o średnicy 93 cm). Przez prawie 30 lat Golden Gate dzierżył pierwszeństwo jako najdłuższy na świecie most wiszący. W ciągu swego "życia" przetrwał kilka trzęsień ziemi, w tym jedno o sile aż 7,1 stopni w skali Richtera. Ponadto, zaledwie trzykrotnie most zamykano z powodu zbyt silnego wiatru. I oczywiście, taka wspaniała perła architektury nie mogła nie znaleźć swego miejsca w filmach. Golden Gate Bridge został wpleciony do istotnych scen w kilkunastu filmach, m. in. Star Trek, Wywiad z wampirem czy San Andreas. Alistair MacLean większość akcji ze swej powieści "Złote wrota" umieścił właśnie na tym moście. →→



pokryją koszty budowy oraz zapewnią środki na konserwację i naprawy. Początkowo opłata wynosiła 50 centów w każdą stronę. Obecnie płaci się jedynie wjeżdżając do San Francisco – od 7,50 USD za pojazd dwuosiowy (w tym motocykle) do 52,50 USD za pojazd siedmio-

mach. Golden Gate Bridge został wpleciony do istotnych scen w kilkunastu filmach, m. in. Star Trek, Wywiad z wampirem czy San Andreas. Alistair MacLean większość akcji ze swej powieści "Złote wrota" umieścił właśnie na tym moście. →→

Auto Bonda

Z filmową postacią Jamesa Bonda ściśle łączy się kilka gadżetów, wśród nich jeden motoryzacyjny – srebrny Aston Martin DB5. Po raz pierwszy pojawił się on w filmie Goldfinger, którego premiera kinowa odbyła się w styczniu 1965 roku. I chociaż brytyjskie Astony znane były wcześniej, to światową sławę zyskały właśnie dzięki Bondowi, który DB5 prowadził w wielu następnych filmach o swoich przygodach.

Historia marki Aston Martin sięga 1913 roku, kiedy to Robert Bamford i Lionel Martin założyli w Londynie firmę zajmującą się



sprzedażą samochodów Singer. W następnym roku obaj panowie zdecydowali jednak o zmianie profilu działalności. Postanowili



produkować własne samochody, oczywiście lepsze od Singerów. Ogólnie miały to być luksusowe samochody o wybitnie sportowym charakterze. Nazwa nowego przedsiębiorstwa powstała z połączenia nazwiska jednego z założycieli (Martin'sa) oraz wyścigu górskiego Aston Clinton Hill Climb w Buckinghamshire (którego jedną z edy-



cji tenże Martins wygrał). Niestety, wybuch I wojny światowej wstrzymał na kilka lat rozwój przedsiębiorstwa.

Dopiero od lat 20-tych XX wieku samochody Aston Martin ścigały się w wielu między-

cyfłów nowego właściciela) oraz cyfry. DB1 pojawił się w 1948 roku. W 1959 roku Aston Martin DBR1 zwyciężył w 24 Hours of Le Mans, a w całym sezonie dał producentowi mistrzostwo świata.



Astony produkowane są do dzisiaj, ale struktura własnościowa w ostatnich dziesięcioleciach ulega ciągłym zmianom. Generalnie akcje firmy krążą pomiędzy różnymi inwestorami. Nie zmienia to jednak faktu, że samochody tej marki mają nieodmiennie świetną opinię, a ze względu na swą jakość, cenę (powyżej 100 tysięcy dolarów) oraz stosunkowo niewielką produkcję (ok. 5 tys sztuk rocznie) należą do bardzo prestiżowych. ■

narodowych zawodach, m. in. Grand Prix Francji czy 24 Hours of La Mans. Jednak kroniki nie odnotowały jakiś spektakularnych sukcesów odniesionych przez te pojazdy.

W 1947 roku firmę Aston Martin kupił (brytyjski) przemysłowiec David Brown. Kontynuował on produkcję samochodów o sportowym charakterze utrzymując ich nazwę, ale do oznaczania modeli zaczęto używać liter DB (od ini-



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 Żołędowski

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: Bartosz Ławski, Mirosław Rutkowski



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl