

iauto ^{polska}

Numer 75, 17 maja 2017



Kiedy pół wieku temu Sobiesław Zasada zdobywał tytuły mistrza Europy, o jego sukcesie mówiła cała Polska. Mówiła, pomimo obowiązującej koncepcji Gomółki, który twierdził, że samochód jest imperialistyczną fanaberią całkowicie zbędną obywatelom żyjącym w socjalistycznej krainie szczęśliwości. Tytuły Sobiesława Zasady miały wagę mistrzostw świata, gdyż do początku lat siedemdziesiątych championat globu nie był w rajdach samochodowych rozgrywany. O sukcesach mistrza Zasady mówiono we wszystkich programach telewizji (wszystkich dwóch), w radiu (cztery programy) i pisano w gazetach. Szczególnie szeroko o rajdowych zwycięstwach informowało Słowo Powszechne i, oczywiście, Motor. To był taki szczególny psikus ówczesnych dziennikarzy czyniony władzy. A samochody i międzynarodowe starty polskich kierowców budziły wielkie zainteresowanie.

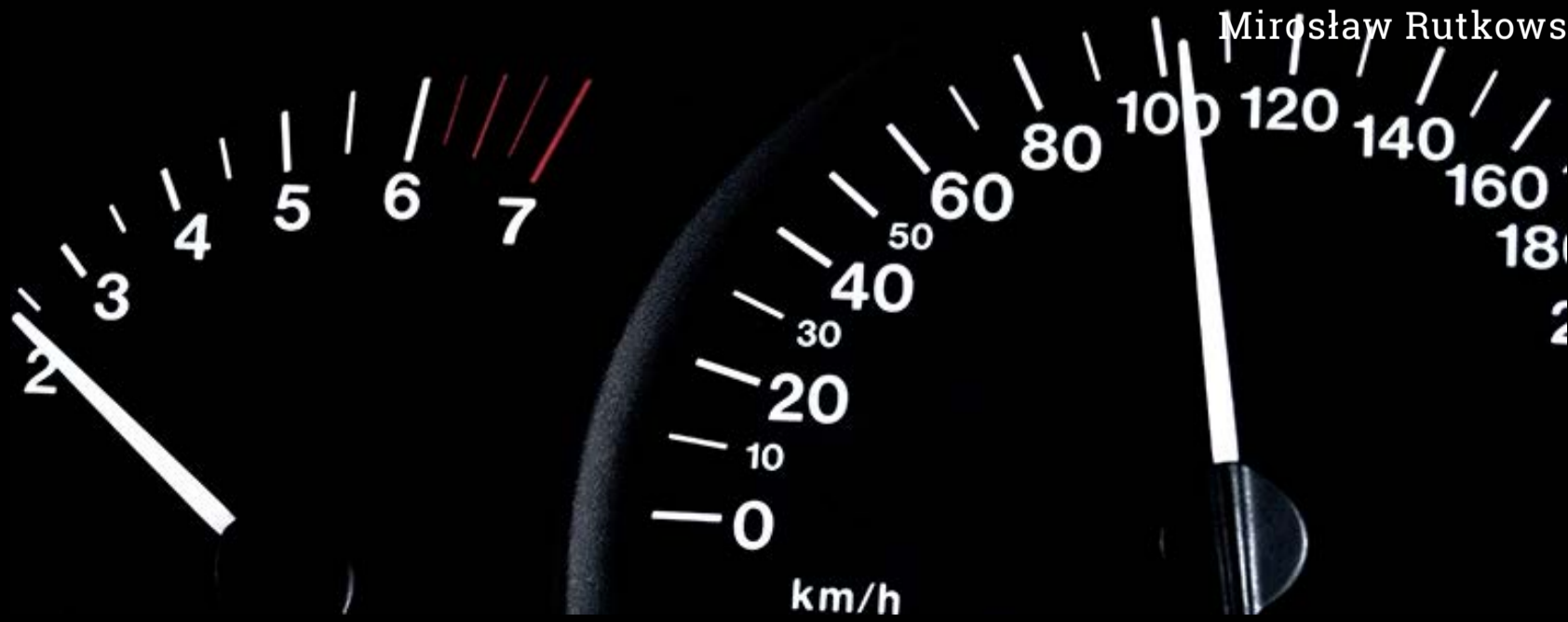


Na kolejny międzynarodowy tytuł mistrzowski w rajdach samochodowych trzeba było czekać trzydzieści lat. To była już całkiem inna Polska, rzecz jasna rajdy też nie były takie same. O drodze do tytułu mistrzów Europy Krzysztofa Hołowczyca z Maciejem Wisławskim również pisano i mówiono bardzo dużo. Ale tym razem zainteresowanie startami załogi rozbudził główny sponsor, Mobil. Dział PR umiejętnie "prowokował" publikacje - na przykład finansując program telewizyjny prowadzony przez zawodników, czy opłacając "artykuły sponsorowane". Media, które wykazywały zainteresowanie startami załogi Mobila - mogły liczyć na reklamy produktów tej firmy. Kiedy o występach Polaków mówiono i pisano w ważniejszych mediach, to i te o mniejszym zasięgu również temat podejmowały.

Po dwudziestu latach znów polska załoga broni dwukrotnie już wywalczonego tytułu mistrzów Starego Kontynentu. Ale Kajetan Kajetanowicz i Jarosław Baran nie cieszą się zainteresowaniem zbliżonym do tego z końca lat 90, nie wspominając o czasach o pół wieku wcześniejszych. A przecież i tygodniki motoryzacyjne, i tematyczne programy telewizyjne, i w audycjach radiowych często temat rywalizacji w rajdach jest podejmowany. I co? I nic. Niebagatelne sukcesy polskiej załogi ekscytują wyłącznie osoby mocno zainteresowane rajdami samochodowymi. Wiedzą o startach Kajetanowicza i Barana zawodnicy innych dyscyplin sportów samochodowych, ale pasjonaci startujący w amatorskich sprintach już niekoniecznie. Miliony posiadaczy samochodów nazwisk aktualnych mistrzów Europy nie znają. Takie czasy, panie, takie czasy...

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Wrażenia z jazdy
SsangYong Tivoli – str. 4



Wydarzenia
Auto testy - str. 11
Ułatwienia dla niepełnosprawnych - str. 15
Piknik lokalny - str. 16
Zapowiedź Dakaru 2018 - str. 19
Samochody z duszą - str. 23



Sport
Historyczne na torze - str. 26
2. Runda KLR - str. 30



Kalejdoskop
Informacje Automobilklubów - str. 35

Babskie gadanie
Czyste auto, dobry humor - str. 38



Kalendarium
Kalendarium - str. 39





SSANGYONG TIVOLI

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Tivoli - koreański crossover podczas jazdy testowej zwracał na siebie sporą uwagę. Być może jest to zasługa znaczka mało popularnej marki SsangYong, być może przyczynił się do tego czerwony kolor, w którym Tivoli wygląda niezwykle atrakcyjnie, a być może to po prostu naprawdę ładne i ciekawe auto?

Tivoli - nazwa nawiązuje do zabytkowego włoskiego miasteczka o tej samej nazwie. Zadebiutował w 2015 roku i jest pierwszy nowym samochodem marki SsangYong po przejęciu jej przez indyjską spółkę Mahindra & Mahindra. Ma wszelkie dane ku temu, by odnieść sukces, bo małe SUV-y, cieszą się obecnie sporym wzięciem, a i firma wiąże z tym modelem spore nadzieje. Ale konkurencja w tym segmencie jest duża: Suzuki SX4 S-Cross, Nissan Juke, Citroen C4 Cactus, Renault Captur, Opel Mokka, Fiat 500X.

Nie jestem pewna, czy wiele osób kojarzy takie modele Ssangyonga jak Musso, Rodius czy Actyon? Delikatnie mówiąc, te modele koreańskiej firmy nie zachwycą urodą. Natomiast za Tivoli oglądają się wszyscy: młodzi i bardzo młodzi, kobiety i mężczyźni. Koleżanki były wręcz zachwycone i nawet mąż malkontent powiedział na temat tego auta kilka miłych słów. Z zewnątrz auto zaskakuje zupełnie nowym dla SsangYonga stylem nadwozia. Ładną „twarz” auta ozdabiają duże reflektory wyposażone w światła LED-owe do jazdy dziennej. Tył pojazdu, dla wielu

kontrowersyjny, mnie bardzo się podobał. Jest zgrabny, z wieloma przetłoczeniami i ciekawymi światłami. Z boku Tivoli ma zwartą, proporcjonalną, nowoczesną sylwetkę. Uzupełnieniem jest gustowne „obuwie”. Koreańczyk ma długość 419,5 cm, szerokość 180 cm i wysokość 159 cm. Rozstaw osi to 260 cm, a prześwit 16,7 cm.

Wnętrze auta robi dobre, nawet bardzo dobre wrażenie i jest przyjazne kierowcy i pasażerom. Fotele są wygodne i dobrze wyprofilowane. Wielofunkcyjna kierownica, według producenta inspirowana lotniczym wolantem, jest poręczna, a duży ekran systemu multimedialnego czytelny i prosty w obsłudze. Poza tym Tivoli jest niezwykle przestronne, z tyłu ma naprawdę sporo miejsca, a duże przeszklone powierzchnie, które doskonale doświetlają wnętrze dopełniają pozytywnego wizerunku wnętrza auta. Trudno nie zauważyć wielu różnorodnych schowków. No i jeszcze jeden bardzo ważny element – bagażnik. Za pojemność (423 l) i ustawność dla Koreańczyków piątka z plusem. Konkurencja pod tym

względem nie dorasta Tivoli do pięt. Po rozłożeniu siedzeń przestrzeń wzrasta niemal trzykrotnie. Mankament? Oparcia złożonej tylnej kanapy znacznie wystają ponad poziom i nie uzyskamy płaskiej podłogi. Podczas podróżowania tym samochodem cieszyła możliwość zmiany koloru podświetlenia zegarów – do wyboru było ich aż pięć, od czerwonego poprzez zielony, brązowy, niebieski aż do żółtego. Poza tym nowym i praktycznym rozwiązaniem jest system smartsteer z różnymi trybami wspomagania kierownicy.

Jeździłam Tivoli przez tydzień w bardzo różnych miejscach i warunkach — w mieście, poza miastem, na autostradach, na drogach szutrowych. Pod maską „mojego” auta pracował silnik wysokoprężny o pojemności 1,6 l i mocy 115 KM. Moment obrotowy 300 Nm osiągamy przy 2,5 tys. obr./min. Do wyboru jest jeszcze silnik benzynowy o tej samej pojemności i mocy 128 KM. W naszym Tivoli silnik Diesla współdziałał z automatyczną skrzynią biegów. Być może w tabelkach osiągi nie prezentują się impo- ➔➔





nująco, ale podczas naszych podróży samochód spełnił wszelkie oczekiwania. No, może na autostradzie, gdy zapragnęłam rywalizować z innymi użytkownikami drogi, mocy nieco brakowało, ale nie do ścigania ten samochód został stworzony. Średnie spalanie wyniosło ok. 5,6 do 6,0 l/100, choć nie jestem mistrzynią ekonomicznej jazdy. W każdym razie to oszczędne auto.

Tivoli występuje w 4 wersjach wyposażenia: Crystal Base, Crystal, Quartz, Sapphire. Wersja Crystal z silnikiem benzynowym kosztuje obecnie 61 990 zł, za najdroższą musimy zapłacić prawie 20 000 zł więcej. W standardzie auto ma

np. pasy z podwójnymi napinaczami i system smartsteer z różnymi trybami wspomagania kierownicy. Najbogatszą Sapphire cechuje m.in. podgrzewana kierownica, dostęp bezkluczykowy, elektryczne sterowanie foteli, 7-calowy ekran multimedialny i porty HDMI i USB. Nasza testowa wersja wyposażenia to Quartz i była wyposażona w kamerę cofania, system multimedialny z 7-calowym ekranem dotykowym oraz 16-calowe felgi aluminiowe. Gdybym miała wybierać, to zwróciłabym uwagę na znajdującą się obecnie w ofercie SsangYonga wersję Twist (z dwukolorowym, atrakcyjnym nadwoziem!) i ze sporym rabatem.



Tivoli to wszechstronne auto. Doskonale dla singla i praktyczne dla rodziny. Podczas 29. edycji konkursu, (w 2015 roku), kiedy Belgijski Związek Motorowy wybierał "Rodzinny samochód roku", a w jury zasiadło 25 dziennikarzy i 78 rodzin, w kategorii "do 18,5 tys. euro" zwycięzcą okazał się Ssangyong Tivoli. Pokonał Skodę Fabię i Hyundaię i20. Również na mnie ten samochód zrobił bardzo dobre wrażenie

i bardzo zaskoczył – pozytywnie. W czasach gdy liczy się design, a auto kupuje się oczami, ten model ma duże szanse, choć marce trudno przebić się do świadomości klientów. Wnętrze auta jest przestronne, funkcjonalne, z bardzo dużym bagażnikiem – to atuty Tivoli. Bogate wyposażenie i konkurencyjna cena dopełniają reszty i sprawiają, że warto się tym modelem Ssangyonga zainteresować. ■



Zaproszenie do serwisu

[Vademecum kierowcy wiosna-lato 2017](#)

Chociaż wiosenna aura nie rozpieszcza, to przecież czas weekendowych wyjazdów już się rozpoczął, a i wakacyjne wojaże coraz bliżej. Aby bez stresów podróżować i dojechać tam gdzie chcemy, musimy mieć pewność, iż samochód, niezależnie od kaprysów pogody, zapewni komfortowy i bezpieczny dojazd do celu. Czas więc odwiedzić serwis. Posiadacze Mercedesów są w szczególnie uprzywilejowanej sytuacji, bowiem teraz mogą skorzystać z promocyjnego pakietu usług.

W czasie podróży zdarzyć się może mnóstwo niespodziewanych rzeczy; może zabraknąć paliwa, wyładuje się akumulator, uszkodzeniu ulegnie opona czy cokolwiek innego uniemoż-

liwi dalszą jazdę. W takich kłopotach, dzięki systemowi Mercedes-Benz Mobilo, pomoc (w całej Europie) zapewni autoryzowany serwis. Przyjedziemy na pomoc.



Sezon pełny małych i dużych radości

Wiosna-lato 2017

Mercedes-Benz
The best or nothing.





Myśl o lecie. O wszystkim innym myślimy za Ciebie.

Wiosna i lato są stworzone do podróżowania, aktywności na świeżym powietrzu, turystyki i kempingu. W autoryzowanym serwisie Mercedes-Benz znajdziesz wszystko, co rozpieści nie tylko Twój samochód, ale przede wszystkim Ciebie.

Sezonowa wymiana opon

Wiosną i latem też chcesz jeździć komfortowo oraz bezpiecznie. W naszym serwisie znajdziesz bogatą ofertę opon klasy premium z homologacją Mercedes Original.

Olśnij wnętrzem

Oferujemy szeroki wybór ekologicznych środków do czyszczenia i nabłyszczania. Nic nie zostawiamy przypadkowi, dlatego w swoim samochodzie zawsze będziesz się czuć świeżo.

Widzieć i być widzianym

Ze względów bezpieczeństwa, przednią szybę zawsze trzeba utrzymywać w czystości. Letni płyn do spryskiwaczy, płyn do usuwania owadów i specjalne produkty do pielęgnacji szyb są naszym standardem. Poradzimy sobie nawet z asfaltem na lakierze Twojego samochodu, warstwa brudu na felgach i impregnacją dachu Twojego kabrioletu.

Myślimy o wszystkich

Wszystkie nasze akcesoria nawiązują do wieletoletniej tradycji Mercedes-Benz i spełniają najwyższe standardy jakości i bezpieczeństwa. Wybieraj z oryginalnych produktów, które uprzyjemnią letnie podróżowanie nie tylko Tobie, ale i Twoim bliskim.

Zawsze i wszędzie w kontakcie

Mercedes me connect połączy Cię z samochodem i samochód ze wszystkim co dla Ciebie ważne. Począwszy od diagnostyki pojazdu oraz inicjowania niezbędnej pomocy w razie awarii lub wypadku, poprzez zdalne kontrolowanie niektórych funkcji pojazdu, a skończywszy na usługach concierge. Jeżeli Twój Mercedes nie jest wyposażony fabrycznie w moduł me Connect możesz wyposażyć go w Mercedes me Adapter. Urządzenie to połączy samochód z Twoim smartfonem i pozwoli Ci korzystać z wielu przydatnych funkcji.



Bez troski z Mercedes-Benz Mobilo

Kiedy podczas podróży przebijesz oponę, wyładuje się akumulator, zabraknie paliwa lub wydarzy się cokolwiek innego - przyjedziemy na pomoc. Gwarantujemy Ci mobilność w całej Europie, dzięki systemowi Mercedes-Benz Mobilo.

Zeskanuj kod i dowiedz się więcej.





POWER **FACTORY.**

SERWIS SAMOCHODOWY

- przeglądy, naprawy
- diagnostyka komputerowa
- klimatyzacja, wulkanizacja

MOTORSPORT

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

ul. Jagielska 42E Warszawa

tel 885 90 70 70

powerfactory.waw.pl

facebook.com/POWERFACTORY/

Auto testy

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

W ubiegłym tygodniu odbył się pierwszy tegoroczny test samochodów organizowany przez zaprzyjaźnioną ekipę redakcji AutoRok. Przypomnijmy, że porównawcze testy samochodów w Polsce red. Sierpowski organizuje od ponad dwudziestu lat.



Tym razem zaproszeni dziennikarze mieli okazję porównać samochody w odmianie kombi i segmentu MPV (Multi Purpose Vehicles). Były więc większe i mniejsze SUV-y, crossovery, klasyczne kombi i samochody, które trudno jednoznacznie zaliczyć do którejś

z kategorii. Niektóre z pokazywanych samochodów już prezentowaliśmy, inne czekają na swoją kolej, naszym Czytelnikom sukcesywnie przekazujemy wrażenia z jazdy. Jeśli przyjrzymy się przedstawionym do testów samochodom, to okazuje się, że pogłoski o tym, że silniki →→



wysokopiętne są w odwrocie są mocno przedwcześnie. Producenci do testów przystali samochody przede wszystkim z silnikami Diesla, kilka z silnikami benzynowymi i jeden z napędem hybrydowym. Wszystkie (no, prawie wszystkie) samochody wyposażane są w bardziej lub mniej rozbudowane układy elektroniczne, którymi kierowca za pomocą ekranów dotykowych może wybierać różne opcje dotyczące parametrów jazdy, komfortu układów audio czy sterować nawigacją. Wydaje się, że najbliższe lata to doskonalenie hybrydowych układów napędowych i rozbudowywanie umilających i ułatwiających jazdę układów elektronicznych. Chyba że nagle ktoś wymyśli wiaderko z energią elektryczną zamiast długo ładujących się i kosztownych akumulatorów. A jak będzie? Zobaczymy.

Lista aut udostępnionych podczas Kombi&MPV Test 2017:

Audi Q2 2.0 TDI,
Citroen Grand C4 Picasso 2.0 BlueHDi,
DS 4 Crossback 1.6 THP,

Fiat Qubo 1.3 MultiJet,
Fiat Tipo 1.4 T-Jet,
Ford Kuga 2.0 TDCi,
Honda HR-V 1.6 i-DTEC,
Kia Niro 1.6 GDi Hybrid,
Nissan X-Trail 1.6 DIG-T,
Opel Mokka X 1.6 CDTI Ecotec,
Opel Zafira 2.0 CDTI,
Peugeot 2008 1.2 PureTech,

Peugeot 3008 1.6 THP,
Renault Clio Grandtour EDC 1.2 Energy TCe,
Renault Megane Grandtour GT 1.6 dCi,
Renault Grand Scenic 1.6 dCi,
Renault Talisman Grandtour 1.6 Energy TCe,
Seat Leon ST 2.0 TDI.
Skoda Yeti 1.4 TSI 125 KM
VW Golf Variant 2.0 TDI,
VW Touran 2.0 TDI.



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

REALIZACJA PRZYSZŁOŚĆ



NAMNIAŻENIE PRZESZŁOŚĆ

Unikatowe wydanie limitowane
dostępne na
www.autorok.pl

PFRON i ITS

zadbają o mobilność osób z niepełnosprawnościami

OPR: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Wychodząc naprzeciw potrzebom wielomilionowego środowiska osób z niepełnosprawnościami, Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych i Instytut Transportu Samochodowego postanowiły nawiązać współpracę dążąc do wprowadzenia kluczowych zmian w zakresie aktywności zawodowej i pokonywania barier w mobilności.

Centrum Usług Motoryzacyjnych dla Osób Niepełnosprawnych przy Instytucie Transportu Samochodowego, pierwsza w Polsce instytucja zapewniająca kompleksowy system wsparcia mobilności osób niepełnosprawnych ruchowo, dzięki partnerskiej współpracy z PFRON jeszcze skuteczniej będzie realizowała działania statutowe.

Deklarując współpracę z PFRON, dyrektor Marcin Ślęzak z ITS zaznaczył – *Strony porozumienia podejmą wszelkie dostępne kroki zmierzające do wdrażania postanowień Konwencji ONZ o prawach osób z niepełnosprawnością oraz opracują i wcielą w życie system wsparcia dla osób z problemami w przemieszczaniu się. Instytut podejmie również niezbędne starania w celu zwiększenia zatrudnienia osób z niepełnosprawnościami.*

Porozumienie zostało podpisane 16 maja br. przez prezesa PFRON Roberta Kwiatkowskiego

i dyrektora Instytutu prof. nzw. dr. hab. inż. Marcina Ślęzaka. W myśl porozumienia obie instytucje będą działać na rzecz wzrostu mobilności osób niepełnosprawnych. Powstanie również poradnik dla osób z niepełnosprawnością zawierający m.in. informacje o nowych technologiach w motoryzacji.

Chcemy likwidować bariery uniemożliwiające osobom niepełnosprawnym aktywne uczestniczenie w życiu społecznym oraz utrudniające podjęcie pracy. Liczę, że dzięki porozumieniu z Instytutem Transportu Samochodowego będziemy skuteczniej działać na rzecz zwiększenia mobilności osób niepełnosprawnych – podkreślił Robert Kwiatkowski.

Obecnie w ramach programu „Aktywny Samorząd” PFRON udziela wsparcia w zakupie i montażu oprzyrządowania do posiadanego samochodu oraz w uzyskaniu prawa jazdy kategorii B. ■

Są samochody duże i małe, drogie i tańsze, piękne i niekoniecznie, dobre i lepsze (bo przecież nikt nie produkuje samochodów złych). Wśród wielu marek są takie, które stały się symbolami komfortu i luksusu, statusu posiadacza i bezkompromisowej jakości. Taką marką bez wątpienia jest Mercedes. Od kilku lat, dokładnie od pięciu, mieszkańcy warszawskiej dzielnicy Wawer spotykają się na pikniku organizowanym przez miejscowego dealera Mercedes. Skutek jest taki, że w okolicy jeździ coraz więcej samochodów z gwiazdą, i coraz większa liczba mieszkańców zielonej dzielnicy o samochodach tej marki mówi – nasz Mercedes... ■



LOKALNY



www.lakiernik.com.pl



Teraz także na smartfony i tablety

DAKAR 2018

powrót do Peru

OPR: MIROSŁAW RUTKOWSKI

W siedzibie Automobilklubu Polski w Warszawie odbyła się konferencja prasowa dotycząca 40. edycji legendarnego Rajdu Dakar.



Przyszłoroczny Rajd Dakar rozpocznie się 6 stycznia 2018 roku w Limie (Peru) i potrwa do 20 stycznia w Córdobie (Argentyna). Trasa rajdu przebiega przez bezdroża trzech południowoamerykańskich krajów, organizatorzy bardzo podkreślają fakt powrotu na peruwiań-

skie wydmy, które były areną zmagania w 2012 i 2013 roku.

Od startu dzieli nas mniej niż osiem miesięcy, a zawodnicy od kilku miesięcy przygotowują się do edycji 2018. Do 15 lipca zawodnicy startujący na quadach i motocyklach muszą wysłać formularz zgłoszeniowy

do organizatora. Departament ds. Zawodników podejmie decyzje o dopuszczeniu do zawodów, oceniając doświadczenie kandydatów. Z kolei zawodnicy w samochodach i ciężarówkach, a także w buggy (zwanym także Side by Side albo UTV) mają czas do 1 listopada



Reklama w iAuto

- **iAuto** – cyfrowy tygodnik o zasięgu ogólnopolskim
- Średni "nakład" – 12 000 odbiorców
- Magazyn kierowany do entuzjastów motoryzacji, podróży, gadżetów, ciekawostek technicznych oraz wymagających miłośników technologii. Zamieszczamy opinie, wywiady, testy porównania i felietony lifestylowe.
- Nasi Czytelnicy to osoby o poszukujący wiedzy, entuzjaści motoryzacji i wszelkich nowinek.
- Przedział wiekowy Czytelników: 25 – 65 lat

Korzyści z reklamy w iAuto

- Ogromny zasięg
- Bardzo duża liczba wejść na stronę iAuto
- Możliwość dotarcia do ściśle określonej grupy Klientów
- Możliwość idealnie dopasowanej promocji
- Atrakcyjna cena dotarcia do Klienta od 0,1 pln/netto do 0,8 pln/netto. To poniżej 1 PLN!
- W Internecie Klienci szukają opinii o produktach, decydują gdzie wydać pieniądze!

Wyprzedź konkurencję – reklamuj się w iAuto

Ceny reklam w iAuto

- Okładka – strona 4 – 2.000 pln/netto
- Okładka – strony 2, 3 – 1.500 pln/netto
- 1 strona – 900 pln/netto
- 1/2 strony – 750 pln/netto
- Artykuł sponsorowany – 1.800 pln/netto

Przy powtórzeniach reklam, możliwość rabatów do 30%

Sposób przygotowania:

- Wymiary: 768x1024 piks, 72 dpi
- Preferowane formaty .PDF .EPS, .TIFF (RGB).
- Fonty zamienione na krzywe.
- W zamówieniu należy podać datę emisji i wszelkie dodatkowe informacje o sposobie zamieszczenia reklamy.

Kontakt w sprawie reklam w iAuto

Anna Pisarska

t.: +48 502 627 674

e.: anna.pisarska@bruxmedia.pl

Mirosław Rutkowski

t.: +48 693 129 040

e.: m.rutkowski@motopress-media.pl

Maciej Giemza

– Debiutuję w Rajdzie Dakar, więc dla mnie nowością będzie nie tylko powrót na peruwiańskie wydmy, ale cała trasa. Ciekaw jestem tego, co nas czeka w Peru, Boliwii i Argentynie. To spełnienie moich sportowych marzeń, wygrałem właśnie Dakar Challenge i czuję ogromną motywację oraz wielkie emocje przed tym wyjątkowym wyzwaniem. Czterdziesta edycja Rajdu Dakar to piękny jubileusz i jestem dumny, że mogę być jego częścią. Ze względu na mój debiut jest to dla mnie podwójnie wyjątkowy start. Tak jak w wygranym Afriquia Merzouga Rally, startuję w barwach Orlen Team na motocyklu KTM. W tym profesjonalnym zespole czuję się jak w rodzinie.

Rafał Sonik

– Powrót Peru do trasy Rajdu Dakar to świetna wiadomość. Myślę, że wszyscy uczestnicy rajdu ucieszyli się z tego. Już nie mogę doczekać się startu w Limie w styczniu 2018. Jestem pewny, że ten fakt przyczyni się do wzrostu popularności Dakaru w przyszłym roku i w kolejnych edycjach. Mam nadzieję, że na starcie stanie więcej zawodników z Polski, w kategorii quadów, ale także we wszystkich pozostałych. Moim celem będzie oczywiście drugie w karierze zwycięstwo. Bardzo jestem ciekaw jakie wrażenia przyniesie nam Cordoba, jako miasto goszczące po raz pierwszy metę Dakaru. Nieco późniejszy start rajdu zaplanowany na 6 stycznia daje szansę spędzenia Świąt Bożego Narodzenia i Sylwestra w domu, po raz pierwszy od wielu lat, chociaż myślami i tak wszyscy będą już na starcie w Limie.



Good Project Dakar - wsparcie BFGoodrich®

Z okazji 40. edycji legendarnej imprezy oficjalny dostawca opon Rajdu Dakar stworzy wybranej załodze szansę uczestniczenia w rajdu. Wyłonieni spośród nadesłanych do 16 czerwca aplikacji zawodnicy otrzymają wsparcie obejmujące opłatę wpisowego oraz opony (warunki dostępne na stronie:

<http://goodproject.bfgoodrich.com/subscribe>). ■

BRAYT®

ONE STEP



DO UŻYTKU PROFESJONALNEGO



Warszawa: Marek Muchowski +48 692 427 491; m.muchowski@troton.com.pl
Poznań: Grzegorz Szewczuk +48 602 712 435; g.szewczuk@troton.com.pl
Gliwice: Tomasz Mężyk +48 664 434 885; t.mezyk@troton.com.pl
Gdańsk: Tomasz Grzendzicki +48 664 434 988; t.grzendzicki@troton.com.pl
Kraków: Grzegorz Bieniek +48 664 435 877; g.bieniek@troton.com.pl
Kraśnik: Krzysztof Smoliński +48 668 811 122; k.smolinski@troton.com.pl

Samochody z duszą

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

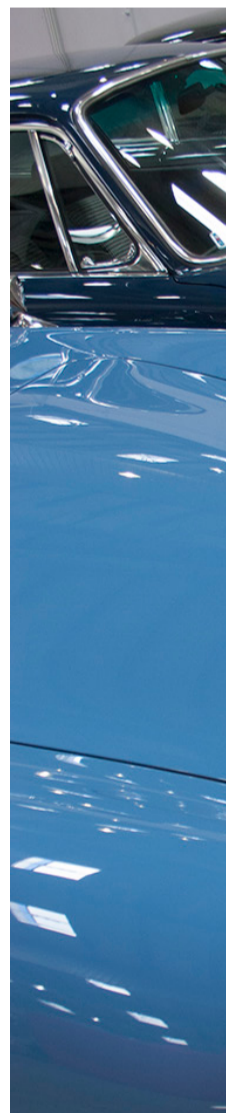
W hali wystawowej przy ulicy Marsa w Warszawie odbyła się, już po raz siódmy, impreza pod nazwą Autonostalgia. Z kolei w halach firmy Ptak SA w podwarszawskim Nadarzynie zorganizowana została impreza pod nazwą Oldtimer Show.

Wminiony weekend w Warszawie i podwarszawskim Nadarzynie odbywały się wystawy samochodów zabytkowych. Bywalcy salonów samochodowych z niesmakiem komentowali fakt, że w tym samym czasie odbywały się dwie niezależne imprezy o takim samym charakterze, wręcz identyczne.

O co chodzi? Wiadomo, o pieniądze. Wystawy i targi samochodowe są przedsięwzięciami dość zyskownymi, wpływy gwarantują wystawcy, którzy płacą za wynajęcie miejsca, widzowie, którzy płacą za bilety i parkingi oraz sponsorzy, którzy korzystają z możliwości umieszczenia (płatnych) reklam produktów czy zna- ➔➔



ków markowych lub towarowych. Tajemnicą poliszynela jest to, że Ptak SA zamierza wyeliminować z rynku Classic Media Sp. z o.o. Na razie jeszcze się nie udało, ale jeśli organizator Autonostalgii nie wymyśli jakiejś atrakcyjnej i oryginalnej formuły dla swojej imprezy, to polegnie. Oldtimer Show organizowany w rozległych halach firmy Ptak SA ma bardziej charakter wielobranżowego targowiska niż ekskluzywnego spotkania koneserów klasycznej motoryzacji, ale wielkość obiektu, łatwy dojazd i potencjał firmy gwarantuje sukces. ■





The Most Historic Grand Prix 2017

TEKST I ZDJĘCIA: GRZEGORZ CHYŁA

Most. Niewielkie miasto w północno-zachodnich Czechach, tuż przy granicy z Niemcami. Miasto o bardzo bogatej historii – wspomniane już w XII wieku w Kronice Kosmasa, czeskim odpowiedniku kroniki Galla Anonima.



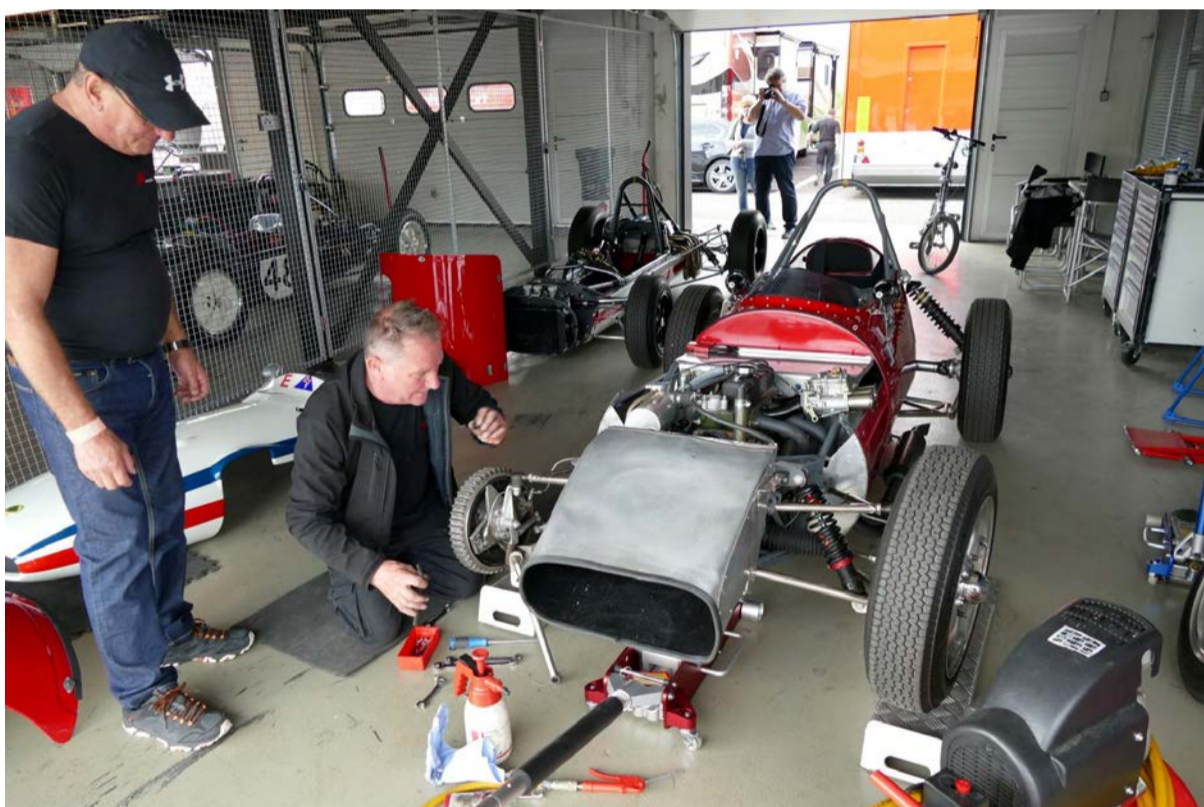
Tyle tylko, że tego miasta już nie ma... W połowie ubiegłego wieku zostało prawie całkowicie zburzone i wybudowane od nowa obok, co dało dostęp do bogatych złóż węgla brunatnego... Ze starego Mostu niewiele zostało – wyróżnia się górujący nad miastem zamek Hněvín i XVI-wieczny kościół Wniebowzięcia NMP, w roku 1975 ocalony od zniszczenia dzięki

przesunięciu po szynach o 841 metrów. Mnie do Mostu sprowadziła historia – tyle tylko że nie powszechna a historia sportu samochodowego. Jeszcze w starym Moście często było słychać ryk sportowych silników – uliczne wyścigi urządzano już od roku 1947 aż do początku lat 80-tych. To tutaj powstał pierwszy stały tor w Czechosłowacji. Wykorzystano wyczerpane wyrobisko,

kopalnia pomogła finansowo i siłą roboczą. Tor ukończono w 1983 roku i od następnego roku rozgrywano tutaj czeskie eliminacje Pucharu Pokoju i Przyjaźni ale przede wszystkim zawody międzynarodowe, o jakich my w Polsce mogliśmy tylko pomarzyć... Interseria! To były najprawdziwsze wyścigi, nazwiska znane i z Formuły 1, wielkie moce i prędkości. To był już tylko mały krok od Grupy C, a więc samochodów jakie obecnie startują chociażby w 24-godzinnym wyścigu w Le Mans. Co więcej – Czesi mieli komu kibicować – Miroslav Adamek zaliczał się do czołówki Interserii, u szczytu kariery startował Marchem Can-Am z silnikiem Audi. W tamtym czasie często kilkuletnie samochody Formuły 2 obudowywano karoserią i startowały właśnie w Interserii, czy właśnie w północno-amerykańskiej serii Can-Am.

Co najlepsze – ten samochód udało się ocalić! W latach 90-tych Adamek go sprzedał, auto przebudowano z powrotem na samochód F-2, w końcu spoczęło gdzieś w garażu. Wreszcie kilka lat temu na jego ślad natrafił Adam Klus, czeski kolekcjoner mieszkający niedaleko Cieszyna. Zjeździł Europę od Szkocji po Belgię, tu znalazł podwozie, tu elementy karoserii, tu silnik, tu skrzynię biegów. Niewiarygodne, ale auto udało mu się doprowadzić do stanu idealnego. Jak mi powiedział – drugi raz by się tego nie podjął!

Auto na tor Most wróciło po wielu latach przerwy – przy okazji The Most Historic Grand Prix – a za kierownicą usiadł nie →→



кто inny jak sam Miroslav Adamek! Nie była to jedyna czeska gwiazda w Moście: "szuflada" MTX 2-01 jeździł Karel Jilek, w swoim czasie fabryczny kierowca Metalex, swoją Avię AE-3 Formuły Easter zaprezentował Vaclav Lim. Obu starsi kibice doskonale pamię-

tają z gościnnych występów na Polskich torach, zwłaszcza Avia Lima ma imponującą statystykę: 192 starty, 65. zwycięstw, 126. razy na podium! Tylko w Moście na 53. starty samochód zwyciężał 27. razy!

Osobna historia to goście z wielkiego świata – niemiecka

grupa właścicieli dwumiejscowych angielskich aut (np. Triumph, Jaguar czy TVR) oraz – trzy serie historycznych monopostów – samochody Grand Prix (dzisiaj na takie mówimy Formuła 1) z silnikiem z przodu, sprzed 1961 roku, z silnikiem z tyłu – do 1966 roku oraz For-



muła Junior. To inny świat, silniki Cosworth, skrzynie Hewland, najstarszy samochód to Maserati z 1937 roku.

Co ciekawe – w tamtym czasie Formuła Junior bardzo niewiele się różniła od Formuły 1. Oczywiście silnik zaledwie

1100 przy 2500 w F1, ale samochody konstrukcją i rozmiarami różniły się bardzo niewiele. W Moście to właśnie słabsze (ale lżejsze) samochody Formuły Junior były szybsze – i to o kilka sekund – od samochodów F1 prawie z tego samego okresu!

Najszybszymi samochodami weekendu były jednak samochody Formuły Mondial, niemieckiej serii Haigo. Dwa zwycięstwa odniósł Nils-Holger Willms, jedyny Polak, Andrzej Fontański w Estonii 21, dwa razy ukończył wyścig na początku drugiej dziesiątki. ■



Liderem (nadal) Antoszewski, ale...

OPR: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Druga w tym sezonie runda KIA LOTOS RACE rozegrana została na węgierskim Hungaroringu (13-14 maja). Pogoda nie sprawiała zawodnikom problemów – było ciepło i słonecznie.

Jan Antoszewski, będący liderem klasyfikacji po I rundzie oraz Damian Litwinowicz, którzy do pierwszego wyścigu startowali z pierwszej linii, zamienili się miejscami po pierwszym zakręcie. Ale na początku okrążenia numer 3 Marek Begier przecenił możliwości układu

hamulcowego swego Picanto i z impetem uderzył w lewą stronę samochodu Marcina Ganowskiego. Pęknięte zawieszenie w aucie rywala nie pozwoliło mu ani kontynuować wyścigu, ani usunąć samochodu w bezpieczne miejsce. Na torze musiał pojawić się więc Safety Car, by służby porządkowe miały czas

na odstawienie uszkodzonego auta w bezpieczne miejsce. Gdy wznowiono wyścig kolejność była następująca: Litwinowicz, Antoszewski, Gunther, Serafin, Wierzbicki i Jabłoński. W niedalekiej odległości za pierwszą szóstką trwał pojedynek dwóch pań – startującej gościnnie Gosi Rdest oraz Węgierki Adrienn





Vogel, która z 16. miejsca startowego awansowała o aż 8 (!) pozycji. (Żaden kierowca płci męskiej w tym wyścigu nie wyprzedził tylu konkurentów, co ta ambitna, ale też doświadczona zawodniczka). Na dwa okrążenia przed metą Antoszewski odzyskał prowadzenie, a Litwinowicz musiał zadowolić drugim miejscem. Podium uzupełnił Max Gunther. Pierwszą dziesiątkę uzupełnili – Kamil Serafin, Nikodem Wierzbicki, Szymon Jabłoński, Gosia Rdest, Adrienn Vogel, Dawid Borek i Tomasz Magdziarz.

Wyścig numer 2, to thriller od startu do mety w wykonaniu Jabłońskiego, Antoszewskiego, Wierzbickiego, Litwinowicza, Serafina i wspomnianej Gosi Rdest. Ta grupa zamieniała się swoimi miejscami tak często, że trudno to było rejestrować. Chociaż przez chwilę każdy z tych kierowców (z wyjątkiem Litwinowicza) był na czele stawki. Na szczęście na tor nie musiał wyjeżdżać Safety Car, ale było rzeczywiście ostro – były obcierki, urywane zderzaki i fruwające lusterka. Ci kierowcy zmieniali się na pozycjach tyle razy, że trudno to było rachować. Przez chwilę liderami wyścigu był każdy kierowca z tej grupy, z wyjątkiem Damiana Litwinowicza. Podczas wyścigu nie obeszło się bez drobnych obcierek, pourywanych zderzaków, fruwających lusterek, ale w czasie jazdy bok w bok i zderzak zderzak takich „ofiar” nie da się uniknąć. W pięknym stylu, walcząc do ostatnich metrów wyścigu, wygrała... Gosia Rdest, która startując jako →→

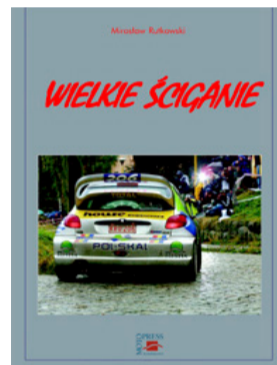
LEGENDARNA SERIA WIELKIE ŚCIGANIE

Złoty czas polskiego sportu samochodowego zapisany słowem i obrazem w legendarnej serii albumów "Wielkie Ściganie". W poszczególnych edycjach relacje z mistrzostw Polski w rajdach samochodowych, wyścigach, rallycrossie, wyścigach górskich i off-roadzie oraz pełne wyniki sezonu.

Zamówienia prosimy wysyłać mailem na adres: iauto.polska@gmail.com
Książki wysyłamy pocztą.



„Wielkie Ściganie 1997” album fotograficzny z relacjami sezonu w sportach samochodowych. Dodatkowo rozdziały „Budujemy rajdówkę” autorstwa Zbigniewa Kuchara oraz „Był sport w FSO” materiał o Ośrodku Badawczo-Rozwojowym FSO. Oprawa miękka, papier kredowy, cena 40 zł.



„Wielkie Ściganie 2002”. Dodatkowo rajdowy Puchar Peugeota, opowieści o Żużlowym Grand Prix, Puchar Alf Romeo oraz Puchar Fair Play. Oprawa twarda, papier kredowy, cena 50 zł.



„Wielkie Ściganie 1998”. Dodatkowo rozdziały o Bogdanie Herinku, „Tajemnice przeróbek”, „Tajniki rajdowego szpiegostwa”, starty Polaków na trzech kontynentach – Krzysztof Hołowczyc w mistrzostwach świata, Leszek Kuzaj w Safari, tytuł mistrza Środkowej Europy Janusza Kuliga...Oprawa twarda, papier kredowy, cena 50 zł.



„Wielkie Ściganie 2003 – Walka o przetrwanie” Ten tom rozpoczyna rozdział „Janusz Kulig – przerwana kariera”. Ponadto: WRC – rok Citroena, Junior WRC – Clio Super, Rajdowy Puchar PZM, Dakar 2004, Speedway Grand Prix i prezentacja Gładysz Racing Team. Oprawa twarda, papier kredowy, cena 50 zł.



„Wielkie Ściganie 1999”. Dodatkowo tajemnice budowy ówczesnych samochodów rajdowych WRC i kit-car, rozdziały o pucharowych zmaganiach Peugeotów, Renault Megane, Seicento i M plus M. Bardzo ciekawy rozdział o rallycrossie. Oprawa twarda, papier kredowy, cena 50 zł.



„Wielkie Ściganie 2004 – Potwory pod kontrolą”. Obok relacji z wydarzeń sportowych w sezonie 2004 czytelnik znajdzie sylwetki Michała Kościuszki, Michała Starnawskiego, Mirosława (Kuby) Gąseckiego, Krzysztofa Groblewskiego i Piotra Tyszkiewicza. Oprawa twarda, papier kredowy, cena 50 zł.



“Wielkie ściganie 2000” dokumentuje jeden z najlepszych sezonów rajdowych ostatnich dziesięcioleci. Edycję uzupełniają rozdziały o rywalizacji pucharowej rajdowych Seicento, wyścigowych Alf Romeo, M plus M oraz prestiżowym pucharze Tedex Fair Play. Oprawa twarda, papier kredowy, cena 50 zł.



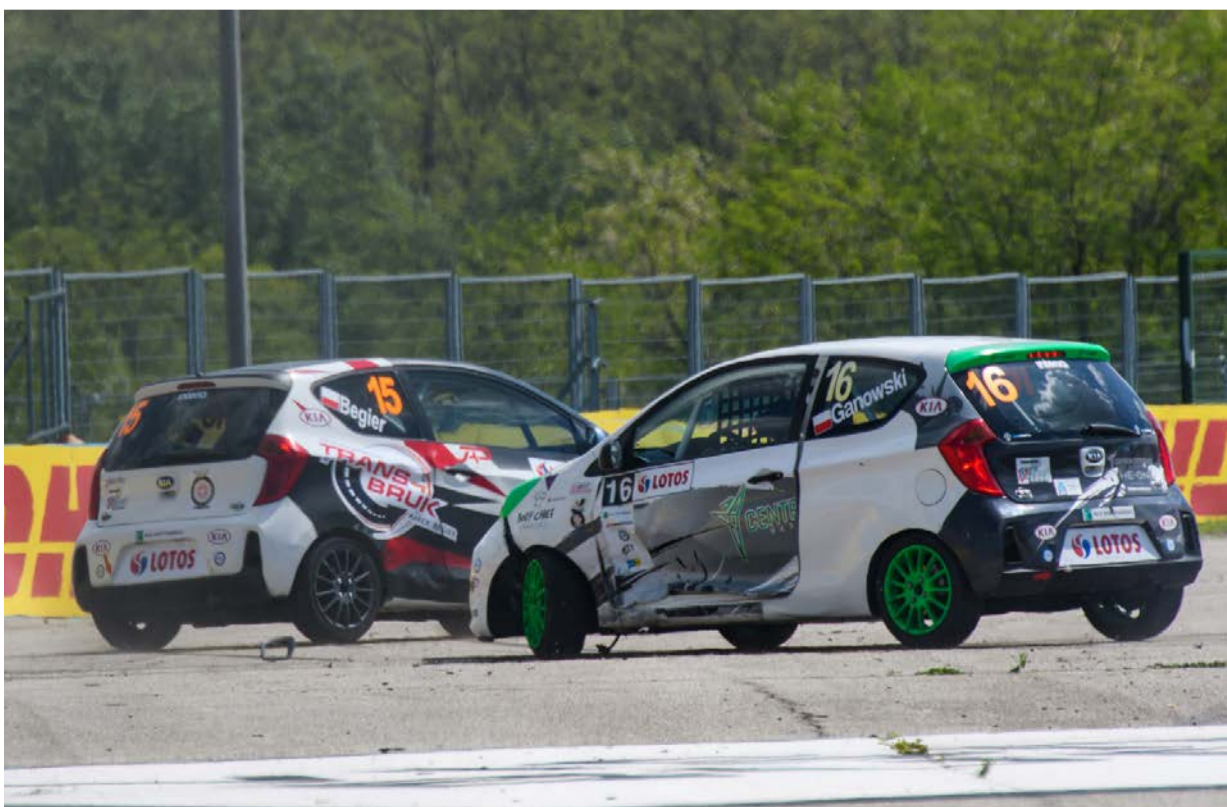
„Sezon 2006”. Obok relacji z tras i torów w Polsce opisuje pierwszy pełny sezon Roberta Kubicy w Formule 1 i pierwszy sezon sportowych zmagani w wyścigowym Pucharze Kia Picanto. Oprawa twarda, papier kredowy, cena 50 zł.



na mecie tego wyścigu stanowiła para Jabłoński / Gunther, która osiągnęła metę niecałe 2 sekundy za pierwszą i w odstępie jedynie 0,229 s między sobą. W pierwszej dziesiątce znalazł się ponadto Dawid Borek, Szymon Ładniak, Marek Begier i Krzysztof Wróbel. Antoszewski był tym razem dopiero 18.

Jestem zły na siebie, że o ułamek sekundy spóźniłem start do pierwszego wyścigu – powiedział Jan Antoszewski. Na końcu prostej startowej ten ułamek sprawił, że Damian znajdował się przede mną i nie miałem szans na obronę pozycji. Musiałem uważać, żeby Max również mnie nie wyprzedził. Cały czas starałem się wywierać presję na Damiana. Na 10. okrążeniu obydwaj popełniliśmy błąd, jeden z zakrętów pojechaliśmy zbyt szeroko i wtedy pojawiła się okazja, aby powalczyć o odzyskanie pierwszej pozycji. Udało się i teraz jestem na siebie trochę mniej zły. Humor poprawiła mi informacja, że jestem autorem czasów najszybszych okrą- ➔➔

Gość pokazała na ogół młodszym rywalom swoją klasę, ale też nie odbierając im punktów w klasyfikacji Pucharu. Ale też... jej przewaga nad drugim na mecie rewelacyjnym, 14-letnim Nikodemem Wierzbickim wyniosła zaledwie 0,09 sekundy! Podium uzupełnił Damian Litwinowicz, który finiszował 0,32 s za Wierzbickim. Po kolejnych 0,137 sek linie mety minął Serafin... Pamiętając, że wyścig miał 12 okrążeń i prawie 53 km dystansu, to różnice były po prostu znikome. Drugą grupę





zeń i moje konto punktowe po tej rundzie powiększy się o 10 dodatkowych punktów.

To niezwykle uczucie! - powiedziała po zwycięstwie Gosia Rdest. – Przyjechać, wsiąść do nowego dla siebie auta i wygrać. Łatwo nie było, bo poziom rywalizacji i umiejętności kierowców w Mistrzostwach Polski Kia Picanto są bardzo wysokie. Podobnie jak organizacja serii KIA LOTOS RACE. Te wyścigi niczym nie różnią się od droższych serii. Jedyne czego mi brakowało, to telemetrii. Dzięki niej zdecydowanie skraca się droga potrzebna do doskonalenia umiejętności, do uświadomienia sobie, co jako kierowca robię dobrze, a co mogę robić lepiej.

Najwięcej punktów (130) wywiózł z Hungaroringu Damian Litwinowicz (dwa razy II miejsce), który aktualnie – mając 245 pkt zajmuje trzecie miejsce w klasyfikacji general-

nej KLR 2017. Zaledwie 4 punkty więcej ma Kamil Serafin. Liderem pozostaje Jan Antoszewski z dorobkiem 265 punktów.

Kolejna – trzecia - runda Mistrzostw Polski Kia Picanto odbędzie się w dniach 10-11

czerwca na Torze Poznań. To będzie jedyna okazja, by w Polsce - na żywo - obserwować wyścigi KIA LOTOS RACE – jedynej polskiej serii wyścigowej, która jest objęta patronatem „International Series Sanctioned by the FIA. ■



KALEJDOSKOP AUTOMOBILKLUBÓW

W Kalejdoskopie Automobilklubów publikujemy nadesłane informacje o lokalnych imprezach, akcjach i wydarzeniach.



Akademia Młodego Drogowca GDDKiA – edukacja przez zabawę w ramach Rajdu Zamkowego

Rajdy Samochodowe to emocjonujący sport, w którym od lat duży nacisk kładzie się na bezpieczeństwo. To także szansa, by zainteresować najmłodszych motoryzacją, przekazując im jednocześnie ważną wiedzę o tym, jak dbać o bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Okazją ku temu była współorganizowana przez Automobilklub Zamkowy wizyta wychowanków Domu Dziecka im. Dominika Savio w Sarnowie w Laboratorium Drogowym Katowickiego Oddziału GDDKiA.

Majowa odsłona Akademii Młodego Drogowca odbyła się przy współpracy Państwowej Straży Pożarnej z Jaworzna oraz Komendy Wojewódzkiej Policji w Katowicach i była jednocześnie wydarzeniem towarzyszącym 7. edycji Rajdu Zamkowego (20-21 maja), który w tym roku otworzy cykl Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Śląska. Zainicjowana i prowadzona przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Akademia, to program edukacyjny skierowany do dzieci w różnym wieku.

13 maja Laboratorium Drogowe Katowickiego Oddziału GDDKiA gościło podopiecznych Domu Dziecka im. Dominika Savio w Sarnowie.



W sobotnie przedpołudnie ponad 40 dzieci mogło sprawdzić i podnieść swoją wiedzę o tym, jak bezpiecznie poruszać się po drogach, a także dowiedzieć się jak wygląda praca strażaków i policjantów ruchu drogowego. W programie wizyty były również symulacje zdarzeń drogowych oraz ciekawe badania i doświadczenia pod nadzorem laborantów GDDKiA. W trakcie tych warsztatów najmłodszy goście laboratorium mierzyli i ważyli próbki surowców używanych do budowy dróg, a także samodzielnie sprawdzali wytrzymałość betonu. →→





Jako organizatorzy nie tylko chcemy zorganizować bezpieczny rajd na wysokim poziomie, który zarówno kibicom, jak i zawodnikom przyniesie wiele niezapomnianych, pozytywnych emocji – powiedział dyrektor Rajdu Zamkowego Dominik Ochojski. Przy okazji 7. Rajdu Zamkowego nie zapominamy także o innych, równie ważnych celach, jakie przyświecają naszej

działalności. Jednym z nich jest troska o szerzenie kultury motoryzacyjnej wśród najmłodszych i wspieranie edukacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dlatego jako jedną z imprez towarzyszących Rajdowi Zamkowemu współorganizowaliśmy wycieczkę podopiecznych Domu Dziecka im. Dominika Savio w Sarnowie do laboratorium GDDKiA. W ten sposób dzieci nie tylko dobrze się bawiły, ale na własne oczy przekonały się jak ważne jest zapinanie pasów bezpieczeństwa czy noszenie odblasków po zmroku. 7. Rajd Zamkowy już w niedzielę, 21 maja, więc zapraszam nie tylko pasjonatów motoryzacji do wspólnego, bezpiecznego kibicowania przy odcinkach specjalnych. W ramach imprez towarzyszących w Będzinie, wzdłuż ul. 11 będzie można obejrzeć wystawę przygotowaną przez śląski oddział dyrekcji GDDKiA.



14. RAJD GDAŃSK BALTIC CUP

W ostatni weekend maja najlepsi polscy rajdowcy zawitają na Pomorze podczas 2 Rundy Inter Cars Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski 2017 oraz Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Pomorza.

Organizowany przez Sopotkie Stowarzyszenie Sportowe Automobilkлуб ORSKI 14. Rajd Gdańsk Baltic Cup odbędzie się w dniach 26-28 maja 2017 r. podczas Dni Gdańska. Baza rajdu będzie zorganizowana w centrum Gdańska przy Europejskim Centrum Solidarności, gdzie atrakcją dla kibiców będzie Miasteczko Rajdowe z Parkiem Serwisowym samochodów rajdowych oraz imprezy towarzyszące.

Ceremonia uroczystej prezentacji załóg oraz startu honorowego rajdu odbędzie się w piątek 26 maja o godz. 17.00 na Targu Węglowym. W sobotę 27 maja w godzinach 08:00 – 11:00 odbędzie się odcinek testowy z Bąkowa k/Kolbud do Otomina. Załogi 2-3 krotnie pokonają 3 kilometrową trasę sprawdzając i ustawiając samochody rajdowe. Również w sobotę 27 maja nastąpi z ECS start do rajdu, po którym zawodnicy dwukrotnie pokonają trasę z trzema odcinkami specjalnymi w rejonie Kolbud, Przywidza i Skarszew. W Bąkowie w rejonie startu do odcinka testowego będzie zorganizowana strefa serwisowa z dostępem dla wszystkich kibiców oraz atrakcjami dla dzieci z okazji Dnia Dziecka. Strefę kibica przewidziano na odcinku specjalnym - Przywidz (OS-2 i OS-5) w miejscowości Kamerowskie Piece. Atrakcją przy ECS-ie będzie zakończenie rajdu dla załóg Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Pomorza.

14. RAJD GDAŃSK BALTIC CUP

Szutry na Kociewiu i Kaszubach

26-28 maja 2017



f /RajdGdansk

www.rajdgdansk.pl

26.05 17:00 Ceremonia Startu Honorowego, Gdańsk Targ Węglowy

27.05 08:00 – 11:00 Odcinek Testowy Bąkowo - Otomin
14:00 Spotkanie z rajdowcami, Dzień Dziecka - BĄKOWO
13:00 – 18:00 Strefa Kibica Kamierowskie Piece

28.05 09:00 – 14:30 Strefa Kibica Przetoczyno
12:00 Spotkanie z rajdowcami, Dzień Dziecka SZEMUD ORLIK
12:00 – 15:30 Festyn Rajdowy i Meta Rajdu ECS Gdańsk

SPONSOR GŁÓWNY:



PARTNERZY:



PATRONI MEDIALNI:



Organizator: S.S.S. AUTOMOBILKLUB ORSKI

28 maja (niedziela) załogi wyruszą na odcinki specjalne Szwajcarii Kaszubskiej w okolicach Kartuz, Przodkowa, Szemudu, Luzina i Wejherowa. Dzięki zaangażowaniu lokalnych władz w Szemudzie zorganizowana będzie strefa serwisowa z atrakcjami dla mieszkańców oraz możliwością spotkania się z czołowymi, polskimi kierowcami rajdowymi, a także dodatkowe atrakcje dla najmłodszych z okazji Dnia Dziecka. Na odcinku specjalnym - Szemud (OS-7 i OS-9) w miejscowości Przetoczyno przewidziano kolejną strefę kibica z możliwością wspólnego śledzenia przejazdu załóg rajdowych.

W godzinach od 12:00 do 15:30 w Gdańsku przy Europejskim Centrum Solidarności (Plac Soli-

darności 1) odbędzie się Festyn Rajdowy promujący Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego. O godzinie 15:30 w historycznym miejscu przy bramie Stoczni Gdańskiej (obok ECS-u) odbędzie się uroczystość zakończenia 14. Rajdu Gdańsk Baltic Cup i wręczenie pucharów.

Lesław Orski (Dyrektor 14. Rajdu Gdańsk Baltic Cup): - Zapraszam wszystkich Państwa do odpowiedzialnego kibicowania i podziwiania czołowych polskich zawodników rywalizujących na pięknych drogach Kociewia i Szwajcarii Kaszubskiej po których przebiegać będą odcinki specjalne 14. Rajdu Gdańsk Baltic Cup. Ufam, że zawody przebiegną bezpiecznie, a zawodnicy i kibice powrócą do nas w roli turystów odwiedzających bogaty w zabytki Gdańsk oraz urokliwe tereny Kaszub i Kociewia.

Automobilklub we wszystkich działaniach ściśle współpracuje z niezwykle pomocnymi i otwartymi lokalnymi władzami Pomorza. Nasz rajd zabezpiecza kilkuset strażaków OSP, którzy od lat odpowiedzialnie wykonują swoje zadania i tej „Soli Ziem Pomorskich” zazdrości nam cała Polska.

Nasze imprezy samochodowe to nie tylko niezwykle spotkania i sportowe przeżycia społeczności lokalnej i tysięcy kibiców z całej Polski, ale również imprezy szeroko promujące motoryzację (parady, wystawy pojazdów sportowych, zabytkowych, ratowniczych oraz spotkania z Mistrzami Kierownicy), przede wszystkim promujące bezpieczeństwo ruchu drogowego. Akcja „Bezpieczny Gdańsk, Bezpieczne Pomorze” to propozycje szkoleń w Akademii Bezpiecznej Jazdy, organizowane mobilne miasteczka ruchu drogowego dla dzieci, a także szkolenia z pierwszej pomocy przedmedycznej oraz pokazy ratownictwa drogowego. ■

Czyste auto, dobry humor

TEKST: MARZENA PIÓRO
ILUSTRACJA: WIKTORIA PISARSKA

Ostatni weekend spędziłam za miastem, jeżdżąc przed siebie po bezdrożach. „Czasami człowiek musi, inaczej się udusi”, jak to jednym zdaniem zostało ujęte. Moje kochane auto się sprawdza w każdych warunkach, chociaż tak naprawdę ma charakter typowo miejski. Czasami jednak potrafi poszaleć po zwykłych drogach. A co, ma w końcu charakter! Przemierzając odległe mazurskie rejony, oddychając czy-

stym powietrzem, rozmyślając o różnych sprawach w ciszy i spokoju (nareszcie!) przejechałam ponad 500 kilometrów. Wieczorem dotarłam do domu i wiem, że mi się należy kąpiel relaksująca, a tym bardziej na to zasługuje moje auto (no i osobisty kierowca nie

będzie marudził w stylu „jak tak mogłaś zabrudzić samochód? Gdzie ty do diabła byłaś?”. Plan jest prosty: z samego rana udałam się na myjnię. No przecież wiadomo, automatyczną! Bo szybko, bo prosto, bo nie trzeba się brudzić. Nie dość, że umyje, to jeszcze wysuszy i nawoskuje! Idealne rozwiązanie dla dam. A auto zadbane! A i za punkty można, a zbieram je bardzo skrupulatnie. Bo lubię, bo mogę, bo są fajne! Zatem odbieram mój kuponik i idę w kierunku tajemniczego automatu. No i tu się

zaczyna nowa zgadywanka; który wybrać numer? 2,3,4... eee, tam. Moje auto zasługuje na full opcję i gdyby był masaż, też bym kupiła! Zatem po zakupy do marketu pojedę już boska, czysta i lśniąca. Bo przecież efekt się liczy! Bo czyste auto poprawia samopoczucie i robi wrażenie, a na tym zależy każdej z nas.

PS.

Zalecenia od Marzeny:

Kochane, czyste auto jest fajne. Żaden filozof już nic nie napisze, żadnych złomych myśli lub płomiennych wyznań do sąsiadki. Estetyka jest niezbędna, a przy okazji mycia, możemy zobaczyć, czy nie mamy żadnych uszkodzeń, czy nikt nie zarysował nam lakieru, czy nic nam nie wycieka. W prosty sposób łączymy przyjemne z pożytecznym; dbamy o wizerunek, nie będziemy tablicą ogłoszeń, widzimy kiedy czas odwiedzić lakiernika. I znowu możemy ruszać przed siebie!

I jeszcze jedno! Kochane, nie jeździmy zbyt często do automatów. Chemia tam żrąca i skutecznie niszcząca wszelki brud, ale i lakier. Zatem – ostrożnie!



Wydarzenia i rocznice: maj 2017

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Po prostu Monza

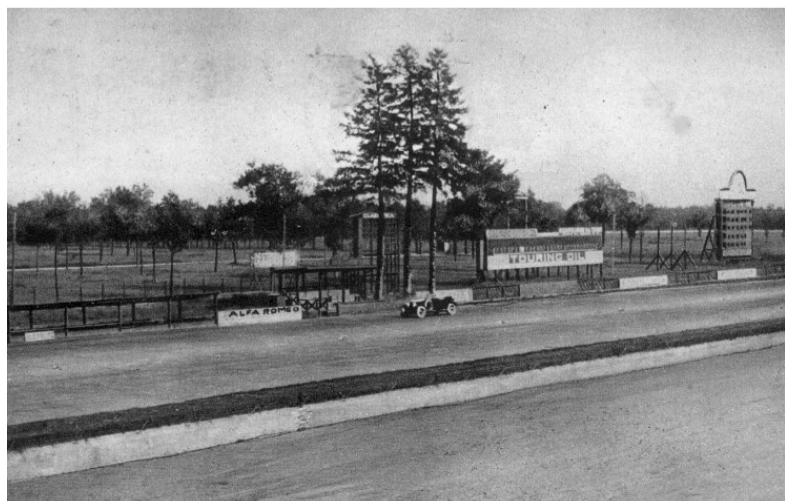
Zarówno rajdy, jak i wyścigi samochodowe mają swoich zagorzałych zwolenników oraz przeciwników. Obie dyscypliny mają swoje zalety, ale też swego rodzaju wady. Niezależnie od nich zarówno kierowcy-zawodnicy oraz kibice pokochali samochodową rywalizację praktycznie od pojawienia się pierwszych pojazdów na drogach. I bardzo szybko zaczęto budować specjalne tory służące wyścigom.

Najstarszym, pierwszym na świecie stałym torom wyścigowym jest brytyjski Brooklands w miejscowości Weybridge. Założył go w 1907 roku angielski arystokrata Hugh Fortescue Locke-Kinga i na nim rozgrywano pierwsze zawody o Grand Prix Wlk. Brytanii czy bito przedwojenne rekordy prędkości. W ostatnich latach tor wyremontowano i używany jest m.in. do testowania nowych modeli aut.

Dwa lata później powstał pierwszy tego typu obiekt w USA (i drugi na świecie) – Indianapolis Motor Speedway. Pierwszy wyścig odbył się 17 sierpnia 1909 roku i niezwykle szybko – dzięki zawodom tam organizowanym – stał się znany i popularny. 30 maja 1911 roku na tym torze odbył się pierwszy wyścig na dystansie 500 mil, który z tego powodu zyskał nazwę Indianapolis 500. Pierwotnie tor

wyłożono cegłą i z tego powodu nazywano go także Brickyard. Pamiątką po tamtych latach jest ułożona z cegły linia startu-mety. Obecnie obiekt ten może pomieścić na trybunach 257 tys widzów oraz kolejnych ponad 100 tysięcy wewnątrz co czyni go największym na świecie obiektem sportowym.

Kolejny tor wyścigowy rozpoczęto budować 15 maja 1922 nieco na północ od Mediolanu, a nazwę Monza otrzymał od pobliskiej miejscowości. Pierwsze zawody rozegrano tego samego roku, we wrześniu. Obecnie ma od długość 5793 metrów i charakteryzuje się niewielkimi różnicami poziomów i długimi prostymi, które umożliwiają osiągnięcie przez bolidy Formuły 1 →→



Tor Monza, lata 30. ub. wieku





Tor Brooklands.

prędkości nawet 360 km/godz. Oprócz stałego goszczenia Formuły 1 na torze Monza ścigają się kierowcy wielu innych prestiżowych seriali,



Tor Indianapolis.

jak GP2 oraz GP3, WTCC, Porsche Supercup czy Superbike.

Tor Monza w swojej historii był wielokrotnie przebudowywany, by dostosować go do coraz szybszych pojazdów oraz coraz surowszych wymogów dotyczących bezpieczeństwa. Aktualny układ pozwala na różne konfiguracje trasy różniące się długością i stopniem trudności.

Prędkość zwycięstwa

7 grudnia 1941 roku Japonia zaatakowała bazę amerykańskiej floty wojennej w Pearl Harbour

wciągając USA w II wojnę światową. Przed tą datą Stany Zjednoczone nie były zaangażowane w walki, nie licząc stosunkowo niewielkich dostaw broni, sprzętu wojskowego, żywności





i setek innych rzeczy dla Wlk. Brytanii oraz ZSRR. Trzy dni później wojnę USA wypowiedziały Niemcy i Włochy.

Od tego momentu amerykański przemysł przestawił się praktycznie w całości z produkcji dóbr konsumpcyjnych na produkcję typowo związaną z wojskiem i wojną. Mężczyzn powoływanych masowo do wojska przy stanowiskach fabrycznych zastępowały kobiety. Wytwórnice samochodów przestawiano na produkcję pojazdów wojskowych, czołgów i samolotów. Jed-

nak dopiero w połowie maja 1942 roku wprowadzono racjonowanie benzyny dla cywilnych samochodów – początkowo w 17 wschodnich stanach, a przed końcem roku prezydent Roosevelt zadekretował kartki na paliwo w całym kraju. Zrobiono to w ten sposób,

że lokalne władze wydawały specjalne naklejki na przednią szybę. Czarny kolor oznaczał limit 3 galonów benzyny tygodniowo (samochody prywatne), czerwone naklejano na szyby pojazdów uprzywilejowanych (straż pożarna, poczta, pogotowie, policja) oraz innym osobom, które wykazały konieczność większego przydziału. (Oczywiście, szybko pojawił się „czarny rynek” paliw). Ponadto, by dodatkowo zmniejszyć zużycie opon, a więc wewnętrzne zapotrzebowanie kraju na deficytową gumę, obligatoryjnie wprowadzono ograniczenie prędkości do 35 mil/godz, co nazywano „victory speed” („prędkością zwycięstwa”).

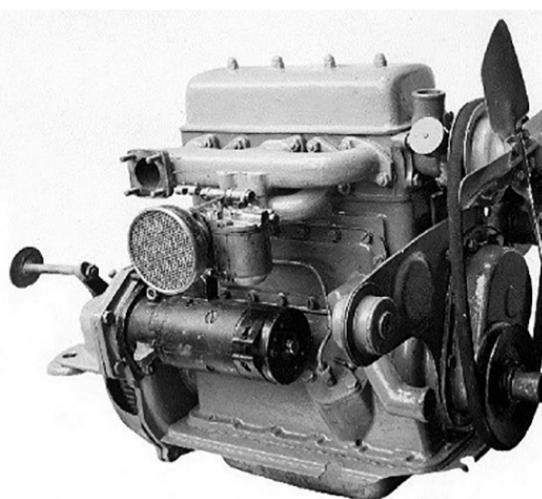
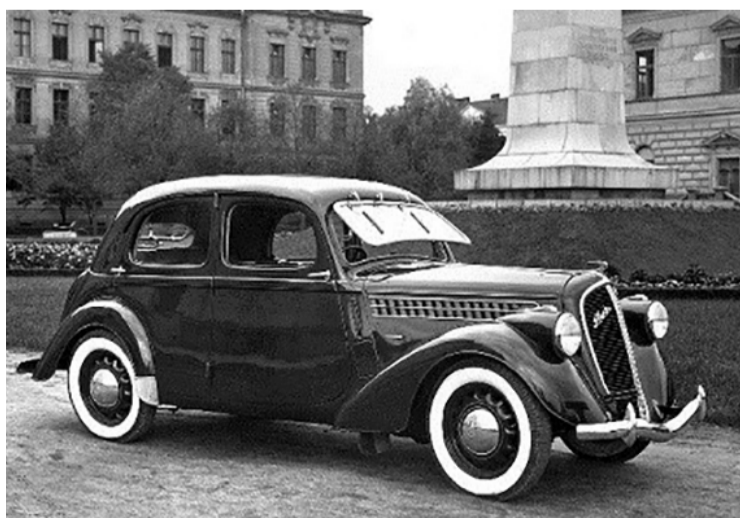


Większa moc z litra

Przed II wojną światową jednym z najbardziej popularnych modeli Skody był Popular. Ważną innowację wprowadzono w tym samochodzie w 1937 roku montując górnozaworowy silnik OHV, który zastąpił dotychczasową jednostkę dolnozaworową. W rezultacie, przy niezmienio-

nej pojemności 995 cm³ wyraźnie wzrosła jego moc - z 22 do 27 KM, czyli o ponad 22 procent.

Tym samym Skoda Popular z silnikiem OHV stała się pionierem tej technologii u tego producenta, gdyż w innych modelach (RAPID, FAVORIT oraz SUPERB) w 1937 nadal montowano mniej wydajne silniki z rozrzędem dolnozaworowym.

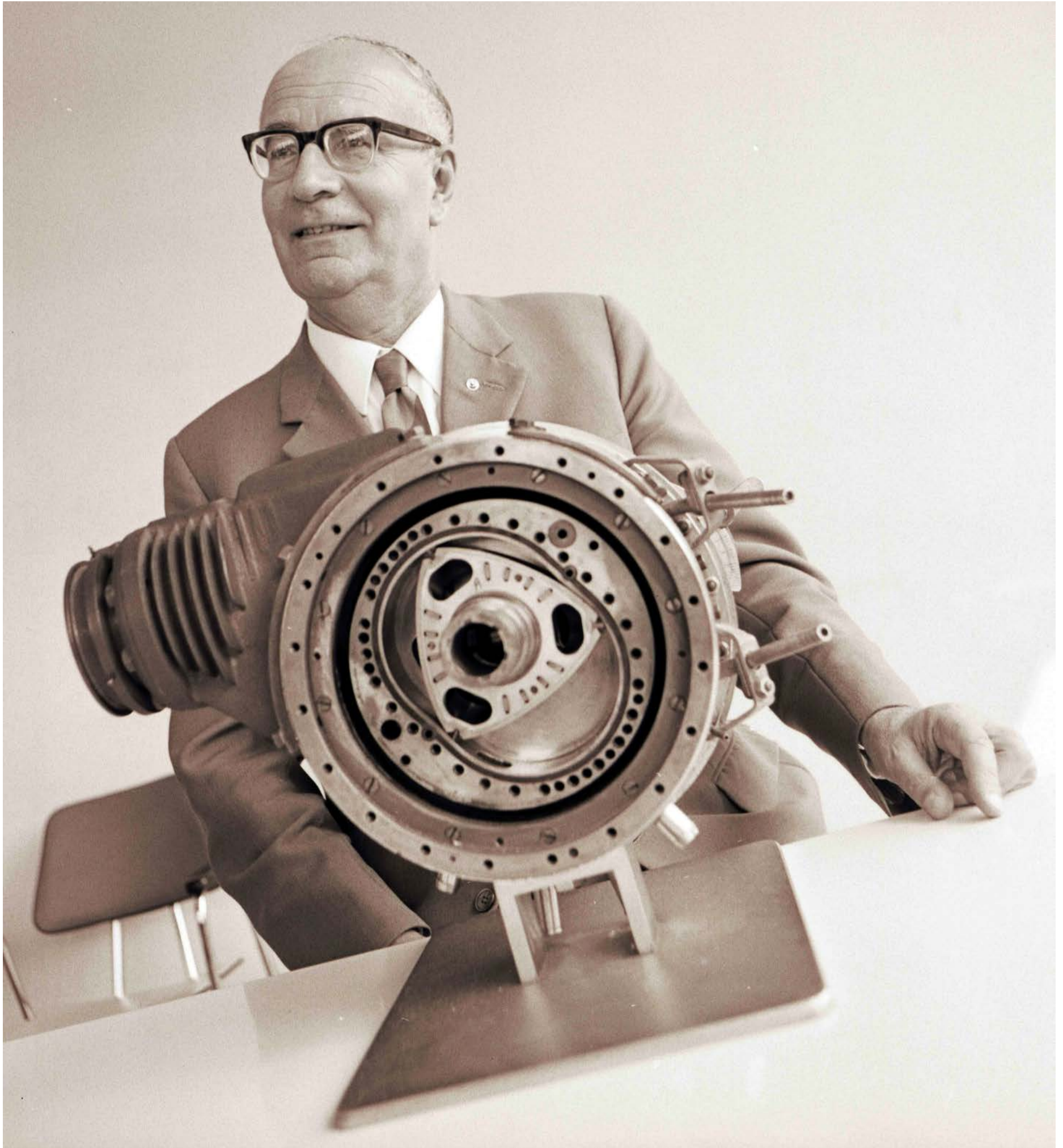


Popular z nowym silnikiem okazał się prawdziwym „strzałem w dziesiątkę”, gdyż sprzedaż modelu w sezonie 1937 wzrosła o 1/3 w stosunku do rewelacyjnego pod tym względem roku 1936. Aż siedem na dziesięć z nich posiadało już wysoko cenione jednostki OHV. →→

Rewolucja Wankla

Od 20 maja do 5 listopada w Audi Museum Mobile w niemieckim Ingolstadt prezentowana będzie niezwykła ekspozycja zatytułowana „Rewolucja – 60 lat silnika Wankla w NSU”. Okazją do zorganizowania wystawy jest jubileusz 60-lecia rewolucyjnej koncepcji silnika z tło-

kiem obrotowym. Poprzednik marki Audi – NSU – odważył się zastosować tę nową technikę już we wczesnej jej fazie, czyli prototypowym modelu Prinz 3 z 1959 roku. Na wystawie będzie można zobaczyć ten samochód oraz poznać historię tej progresywnej techniki na przykładzie silników do łodzi, motocykli, a nawet kosiarek do trawy, pił motorowych czy pomp strażackich.





„Obroty zamiast uderzeń” – ta idea silnika spalinowego z obrotowym tłokiem fascynowała Felixa Wankla od późnych lat dwudziestych ubiegłego wieku. Jednak od stworzenia koncepcji do gotowości do produkcji seryjnej, minąć musiało jednak ponad 30 lat. W trakcie prac badawczych, samouk Wankel stał się specjalistą od uszczelnień, jednak swój pomysł maszyny z tłokiem obrotowym cały czas nosił w głowie. Metodyczna

analiza możliwości połączeń wirników i korpusów, doprowadziła Wankla pod koniec 1953 roku do skonstruowania obrotowego tłoka o kształcie trójkąta z zaokrąglonymi bokami, poruszającego się, razem z obracającym się wałem, w prawie okrągłej obudowie. Taka zasada działania jednostki napędowej wzbudziła zainteresowanie kierownictwa NSU. W marcu 1954 r., Wankel zaprojektował podstawową formę nazwanego później jego nazwiskiem silnika. Trzy lata później, 1 lutego 1957 r., ów silnik ruszył po raz pierwszy na stanowisku kontrolnym w zakładach NSU.

We wrześniu 1963 r. na targach IAA we Frankfurcie, zaprezentowano premierowy model NSU Spider wyposażony w silnik Wankla. To pierwsze na świecie seryjnie produkowane auto z tego rodzaju jednostką napędową, rozпалиło emocje związane z zastosowaniem tłoka obrotowego. W kolejnych latach, prawie wszyscy znaczący producenci samochodów, dwusładów czy silników, weszli do szerokiego kręgu licencjobiorców NSU/Wankla. ■



WYDAWCA

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

REDAKTOR NACZELNY

Mirosław Rutkowski

DTP

Motopress Sp. z o.o.

ZESPÓŁ I WSPÓŁPRACOWNICY

Rajmund G. Biniszewski, Marcin Buczkowski, Tomasz Ciecierzyński, Grzegorz Chmielewski, Andrzej Dąbrowski, Jerzy Dyszy, Andrzej Glajzer, Joanna Kalinowska, Mariusz Leśniewski, Anna Lubertowicz-Sztorc, Klaudiusz Madeja, Andrzej Penkalla, Kacper Rutkowski, Maciej Rzońca.

DZIAŁ REKLAMY I PATRONATÓW

Anna Pisarska, 502 627 674, anna.pisarska@bruxmedia.pl

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