

iauto ^{polska}

Numer 81, 28 czerwca 2017



Zaczyna się niewinnie. Ktoś rzuca półzartem, że jakiś podatek by się przydał, bo w budżecie pustawo, ktoś inny dodaje, że paliwa świetnie się sprzedają, ktoś przypomina, że właśnie zaczęły się wakacje... I już media donoszą, że za chwilę bardzo pracowity Sejm uchwali ustawę, która rąbnie ludzi po kieszeni. Oczywiście Sejm w pocie czoła pracuje dla dobra obywateli Rzeczypospolitej, zgodnie z wolą suwerena, cokolwiek to znaczy.



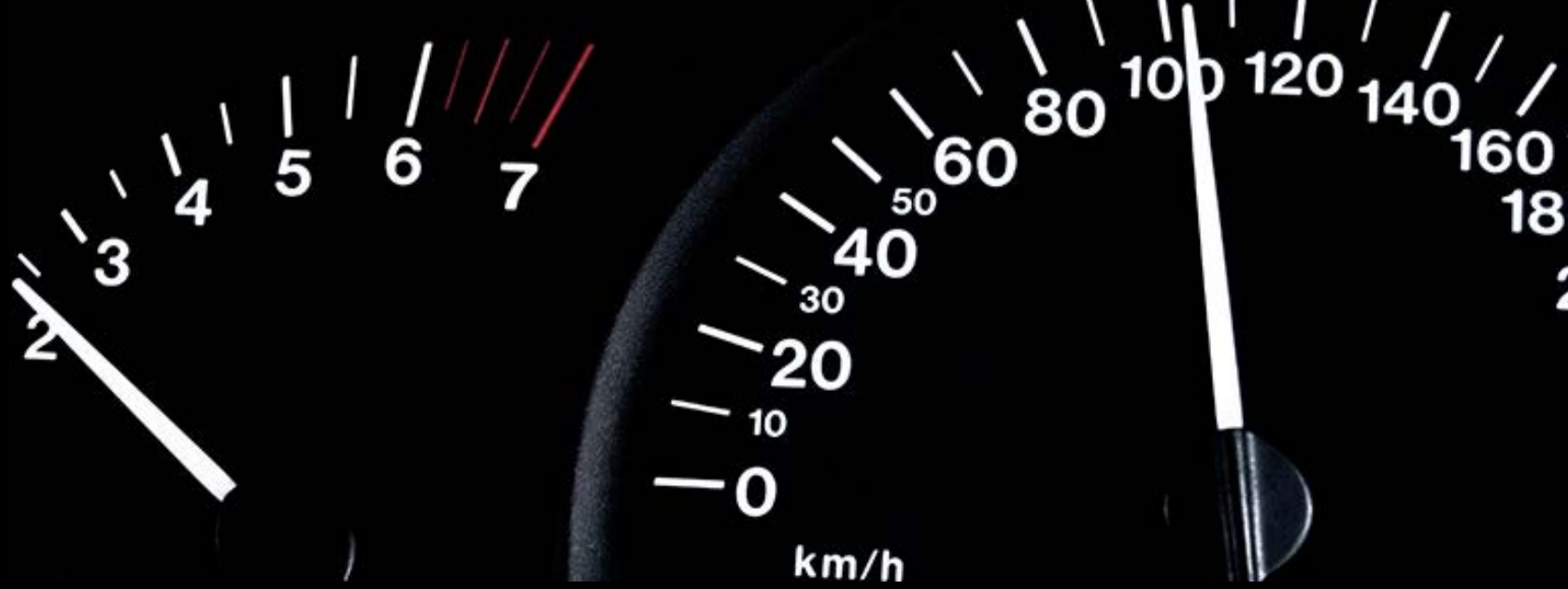
Sądząc po sondażach obywatele są bardzo zadowoleni z faktu, iż najróżniejsze opłaty, daniny i podatki rosną. Jak wiadomo decyzje w Sejmie zapadają głosami jednej partii, a właśnie ta partia ma w sondażach poparcie największe. I wcale nie spada.

Skoro tak, to podniesienie opłaty paliwowej o 20 groszy wprowadzi obywateli w stan powszechnej ekstazy i zachwyty. Niestety, radość ludu nie będzie pełna, bowiem szefowa rządu oświadczyła, że producenci, którzy będą mieli wyższe koszty produkcji paliw wcale nie muszą podwyższać cen sprzedaży. Pocieszające może być jedynie to, że podobne jak inni entuzjaści reguł podaży i popytu oraz fani reguł ekonomicznych, przerzucą dodatkowe koszty na klientów, aby suweren mógł jednak czerpać radość pod dystrybutorem na stacji paliw.

Planowana podwyżka ma przynieść około 5 miliardów złotych (to jest pięć i dziewięć zer). Te pieniądze będą przeznaczone na budowę i remonty dróg. Podobnie jak podatek drogowy, który w latach 90. zastąpiono opłatą paliwową. Podobnie jak akcyza, czy wprowadzony w 2015 roku bez nadmiernego rozgłosu trybut, zwany dla niepoznaki opłatą zapasową. Jak wiadomo dróg jest coraz więcej i nawet te stare są coraz lepsze, co oznacza, że wszystkie pieniądze z podatków i opłat paliwowych były dobrze wykorzystane. Pogłoski jakoby tablice informujące o sfinansowaniu drogi z Programie Infrastruktura i Środowisko odpowiadały prawdzie nie zasługują na uwagę.

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Prezentacje

Qashqai poprawiony - str. 4



Klejdoskop

Obrazki z USA (1)- str. 10

Klejdoskop automobilklubów - str. 35



Technologie

Z prądem na trasie - str. 12

Historia

20 lat wcześniej - str. 18



Sport

Deszczowa runda rallycrossu - str. 30

Babskie gadanie

Tylko chwila - str. 34



Qashqai poprawiony

TEKST: ADAM LEWICKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Crossovery to auta, które słabo sprawdzają się daleko od cywilizacji. Teren to dla nich jakiś łącznik szutrowy, może polna droga, ale podmokła łąka jest zbyt wielkim wyzwaniem. Za to świetnie sprawdzają się w użytkowaniu codziennym, miejskim oraz wakacyjnym i weekendowym. Liderem w tej grupie samochodów jest Qashqai. Właśnie został zmodernizowany.



Zmieniono stylistykę nadwozia, poprawiono jakość wykończenia wnętrza, właściwości jezdne oraz uzupełniono o obowiązujące dziś technologie inteligentnej mobilności. Chodziło o to, aby poprawić komfort i pewność prowa-

dzenia oraz zwiększyć zaufanie do pojazdu. Według producenta zmiany wprowadzono z uwzględnieniem opinii i uwag klientów. Ustalono, że oczekują oni zmian stylistyki nadwozia, które nadałyby modelowi Qashqai bardziej współczesny

i elegancki wygląd. Klienci spodziewają się także nowych, ekskluzywnych rozwiązań oraz wyższego komfortu, jak również nowych technologii zwiększających bezpieczeństwo podczas jazdy. Oczekują również szerszego wyboru dla



nabywców zainteresowanych wyższymi wersjami wyposażenia. Czy nowy Qashqai spełnia te wymagania? Jeśli tak, to nadal „będzie się sprzedawał, jak ciepłe bułeczki”. Dla Nissana model Qashqai był kura znośną złote jaja. Od czasu premiery w 2007 roku sprzedał się w liczbie około 2,3 miliona egzemplarzy i zdobył ponad 80 nagród, w tym 19 tytułów „Samochodu Roku”. Ostatnia modernizacja na pewno mu nie zaszkodzi.

Game poziomów wyposażenia poszerzono o najwyższą wersję Tekna+, co oznacza, iż kompaktowy crossover Nissana może być samochodem luksusowym. Jest też i zła wiadomość – producent zapowiada Nissana Qashqai z technolo-

gią autonomicznej jazdy ProPILOT. Oczywiście wiadomość jest zła dla przekonanych o tym, że samochody które potrafią samodzielnie jeździć oznaczają nie tylko koniec prawdziwej motoryzacji, ale wręcz koniec świata. Jeśli rzeczywiście jest

to koniec świata, to właśnie się rozpoczyna. Udoskonalenia zostały opracowane przez inżynierów Nissana z Wielkiej Brytanii, Hiszpanii i Niemiec. Samochód nadal będzie produkowany w zakładach Nissana w Sunderland w Wielkiej →→





Brytanii. Należy z tego wnioskujeć, że Nissan nie obawia się kłopotów wynikających z opuszczenia Unii Europejskiej przez Wielką Brytanię.

Efekt modernizacji jest szczególnie widoczny w kabinie. Poprawiła się jakość i dopracowanie szczegółów, a wnętrze jest jeszcze bardziej zorientowane na kierowcę. Nowa kierownica odzwierciedla obowiązujący styl marki, w tym nowych Nissanów Micra i X-Trail i jest standardowa we wszyst-



kich wersjach zmodernizowanego auta. Spłaszczenie wieńca w jego dolnej części ułatwia wsiadanie i wysiadanie, a także nadaje wnętrzu sportowy klimat. Centralna część kierownicy jest mniejsza niż dotychczas, a trzy ramiona są węższe, dzięki czemu poprawiła się widoczność zestawu wskaźników. Czterokierunkowe przyciski do sterowania wyświetlaczem w zestawie wskaźników (na lewym ramieniu kierownicy) i tempomatem (na prawym ramieniu) są nowe i ofe-



rują bardziej intuicyjną obsługę. Zmodernizowano także kratki nawiewów i wewnętrzne klamki a centralny podłokietnik między przednimi fotelami ozdobiono eleganckimi przeszyciami. Podsufitka modelu Qashqai od wersji Tekna ma teraz ciemny kolor. W egzemplarzach z automatyczną skrzynią biegów Xtronic zmieniona jest dźwignia sterowania przekładnią.

Funkcja automatycznego opuszczenia szyby jednym naciśnięciem przycisku jest teraz dostępna we wszystkich czterech drzwiach i stanowi standard w każdej wersji wyposażenia. Wszystkie okna jednocześnie można też otworzyć lub zamknąć przyciskiem na pilocie centralnego zamka.

Fotele lepiej niż dotychczas obejmują siedzące w nich osoby, a wyższe oparcia i zwężone boki zwiększają poczucie przestrzenności w kabinie oraz popra-

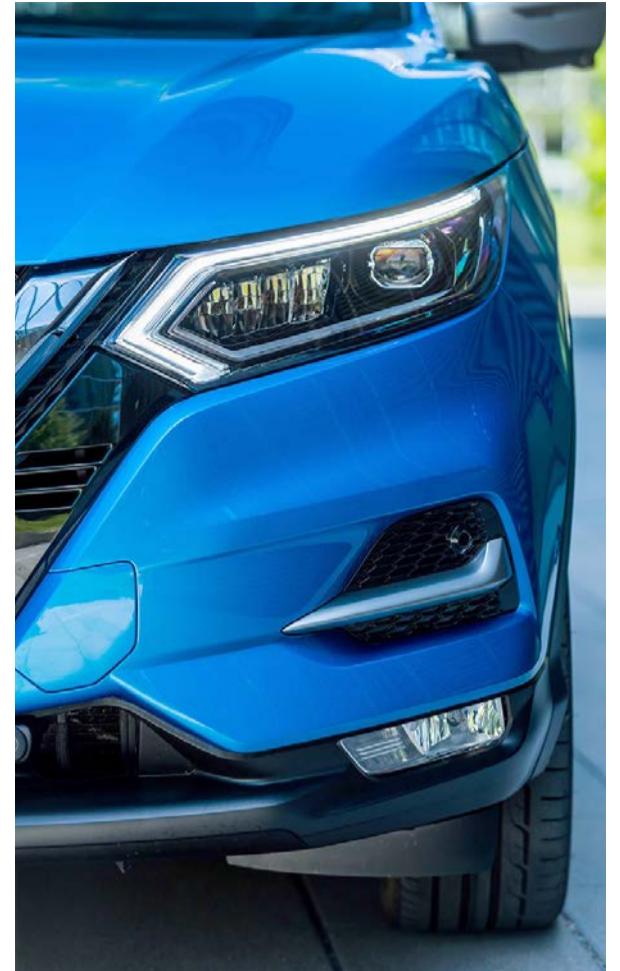


wiają widoczność pasażerom podróżującym z tyłu. Zmodyfikowano tył oparcia przednich foteli — plastikowe wykończenie z dwiema kieszeniami na mapy jest teraz bardziej odporne na zadrapania. Pasażerowie tylnych siedzeń zyskali też więcej miejsca.

Udoskonalono systemy multimedialne. Tuner radia cyfrowego (DAB) należy do wyposażenia standardowego, a wzmacniacz BOSE wraz z systemem głośników zapewniają świetne brzmienie. W systemie nawigacji satelitarnej Nissan-Connect z ekranem dotykowym (standard od wersji N-Connecta, opcja w Acenta) zastosowano intuicyjny interfejs. Egzemplarze nowego Nissana Qashqai z systemem NissanConnect zostały wyposażone w antenę dachową typu „płetwa rekina”.

Qashqai może podróżować do pięciu osób, a przemyślane schowki i inne praktyczne rozwiązania docenią zarówno osoby podróżujące w pojedynkę, jak i pary czy rodziny. Bagażnik o pojemności 430 litrów można powiększyć do 1598 litrów po złożeniu tylnej kanapy dzielonej w proporcji 60:40. Bagażnik za pomocą półek i przegród można aranżować na 18 różnych sposobów.

Zmiany, jakie wprowadzono w stylistyce nadwozia widać na pierwszy rzut oka. Poszczególne fragmenty modyfikowane nie tylko pod względem estetyki, ale również po to, aby poprawić chłodzenie czy usprawnić funkcjonowanie systemu inteligent-



nego hamowania awaryjnego. W światłach do jazdy dziennej z motywem bumerangu świeci teraz dziewięć diod, a samochód zyskał bardziej nowoczesny i elegancki wygląd. Nowe wzory felg ze stopów metali lekkich o średnicy 17, 18 lub 19 cali, dopracowano także pod kątem własności aerodynamicznych. Wymiary Qashqai po zmianach w zasadzie pozostały niezmienione, auto jest dłuższe o 17 mm, czyli niezauważalnie.

Zmieniona charakterystyka amortyzatorów, ograniczona sprężystość układu kierowniczego oraz modyfikacja elementów gumowych sprawiły, że auto mniej się kołysze i lepiej wybiera nierówności drogi. Z kolei poprawę stabilności na zakrętach uzyskano m. in. dzięki grubszy dźwigni kierowniczym i zmianie siły potrzebnej do obrotu kierownicy. Qashqai jest wyposażony w sześć poduszek powietrznych



i elektroniczne systemy wspierające kierowcę, takie jak ABS, elektroniczny system rozdziału siły hamowania oraz układ kontroli stabilności. W testach bezpieczeństwa Euro NCAP uzyskał pięć gwiazdek.

Producent pozostawił dotychczasową ofertę silnikową. Do wyboru klienci mają silniki benzynowe lub wysokoprężne, sześciobiegową przekładnię manualną lub przekładnię automatyczną Xtronic oraz dwa

rodzaje napędu – na jedną lub obie osie. Za samochód trzeba zapłacić, zależnie od wersji i wyposażenia, od 80 do 130 tysięcy złotych. O tym, czy są to dobrze wydane pieniądze, decydują klienci. ■



Obrazki z USA (1)

TEKST I ZDJĘCIA: MACIEJ RZOŃCA

O tym, że w Ameryce motoryzacja rozwijała się inaczej niż na Starym Kontynencie - wiadomo. Inne odległości, inne drogi, inne samochody. A także inne znaki drogowe.



System znaków drogowych w USA jest nieco odmienny niż w Polsce czy (szerzej) Europie. Nie ma tutaj dziesiątków znaków w postaci piktogramów, a zamiast nich są informacje pisane (np. na znaku zakazującym skręt w lewo będzie jedynie napis „DON'T TURN LEFT”). Oznacza to m.in., iż osoby komplet-

nie nie znające języka angielskiego – a chcące prowadzić samochód – nie będą miały na początku łatwo. Tym bardziej, że powyższy znak może być rozbudowany o kolejne (ważne) informacje. I tak, może to być napis „DON'T TURN LEFT IF PEDESTRIANS ARE PRESENT”, który zakazuje skrętu w lewo, jeśli są na przejściu

dla pieszych (po lewej stronie) takowi się znajdują.

Jednak jednym z najważniejszych znaków jest STOP. W stanie Illinois obowiązuje dosyć rygorystycznie przestrzegany obowiązek zatrzymania się przed takim znakiem (ale w Kalifornii wystarczy mocno przyhamować, do toczenia się auta z mini-

malną prędkością). Ten znak wygląda jak w Europie i trudno go pomylić. Dodatkowo, ale nie jest to regułą, znak STOP może być wcześniej zapowiedziany. Czymś nowym jest natomiast umieszczanie na niektórych skrzyżowaniach znaku STOP wraz z napisem „ALL WAY” lub „4-WAY”. Taki znak będzie stał na wszystkich drogach prowadzących do tego skrzyżowania i nakazuje on zatrzymanie się wszystkim, którzy do niego dojechali. No dobrze, kto ma więc ruszyć jako pierwszy? Ten, kto pierwszy do niego dojechał, potem drugi, trzeci, itd. (niezależnie od kierunku z którego nadjechał). Początkowo może wydawać się to dziwaczne i niewygodne, ale nie słyszałem o przypadku stłuczki na takim skrzyżowaniu. Nawet, jeśli ktoś nie ma pewności co

do swojego pierwszeństwa, inni poczekają na twój ruch, poza tym wszyscy ruszają „od zera”, a więc kolizje raczej nie wchodzą w grę.

Ciekawym pomysłem Amerykanów w organizacji ruchu drogowego jest umieszczanie sygnalizacji świetlnej za skrzyżowaniem. W rezultacie sygnalizator nie jest zasłaniany np. przez ciężarówkę, która stoi na czerwonym świetle jako pierwsza, nie trzeba wykrzywiać głowy w samochodzie osobowym, by dostrzec zmianę z czerwonego na zielone lub zatrzymać się kilka metrów przed linią stopu, by mieć większy komfort obserwowania sygnalizatora. Przy okazji, na rampie z sygnalizatorem umieszcza się



duży napis z nazwą poprzecznej ulicy.

P. S. Aktualna cena benzyny (najbardziej popularnej Regular) w Chicago i okolicach 2,07 – 2,49 USD za galon. ■



Z prądem na trasie

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Producenci nie ustają w staraniach, aby udowodnić, że ich samochody z napędem elektrycznym są równie sprawne, jak te z napędem spalinowym i mogą z nimi konkurować. Jednym ze sposobów jest sport samochodowy.



To trochę karkołomne zadanie, bowiem zasięg tych aut jest ograniczony pojemnością akumulatorów i dość długim czasem ich ładowania. Poza tym samochody sportowe to konstrukcje bardzo dojrzałe, wyspecjalizowane

izmiana rodzaju napędu wymuszałaby konieczność przekonstruowania całego pojazdu. Dlatego samochody, o których mówi się, że są przyszłością pojawiają się w rywalizacji z tymi, które przeszły do historii. Albo w zawodach organizowanych

wyłącznie dla aut elektrycznych. Zorganizowane na wzór Formuły 1 wyścigi FormułyE to wciąż raczkująca odmiana sportu. W połowie dystansu kierowcy zmieniają pojazdy, a w wyścigu muszą oszczędzać baterie, bo... może zabraknąć



prądu. A w wyścigach raczej nie o to chodzi.

Ograniczenia technologiczne powodują, iż zawody w których mogą startować samochody z napędem elektrycz-

nym przypominają raczej imprezy turystyczne dla amatorów, niż wyczynowy sport. Podczas rajdu North European E-Mobile Rally pojazdów elektrycznych nie chodzi o osiągnięcie zawrotnych prędkości ani

o to, aby dotrzeć na metę przed wszystkimi. Na załogi czekają różne zadania i próby czasowe, ponieważ to rajd na regularność i wytrzymałość. W zależności od poziomu umiejętności uczestników zawody podzielono →→



BRAYT®



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 Meżyk +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

na kategorii: sportową i turystyczną. Tu nie liczą się wysokie prędkości, ale inteligencja, umiejętności ekofazdy i praca zespołowa. Cel całej zabawy to bardziej prezentacja, jak powinno się jeździć samochodami z napędem alternatywnym. Producenci udostępniają samochody seryjne i zapraszają za kierownicę znane twarze, po to, aby w przygotowanych po imprezie materiałach promocyjnych pochwalić doskonałość i sprawność samochodu elektrycznego. Na przykład Ampery-e, która z powodzeniem dowiozła załogę do mety. Na początku lipca ta zaawansowana konstrukcja pojawi się na starcie Silvretta E-Auto Rallye. To kolejny z rajdów na regularność (określanych też jako rajdy TSD – Time-Speed-Distance) dla pojazdów elektrycznych, który odbywa się równoległe



ze słynnym rajdem pojazdów zabytkowych Silvretta Classic. Pojazdy elektryczne w 2 dni pokonają łącznie ponad 260 km tras naszpikowanych próbami czasowymi i zadaniami zręcznościowymi. Trasa rozpoczynająca się w miejscowości Schruns przebiega przez spektakularny

odcinek Silvretta Hochalpenstrasse, Bludenz i Lech oraz alpejskie przełęcze w Vorarlbergu i Tyrolu. Drogi położone na wysokościach od około 600 m do ponad 2000 m n.p.m. to prawdziwa okazja, aby Opel Ampera-e mógł wykazać swoją solidność i niezawodność. ■



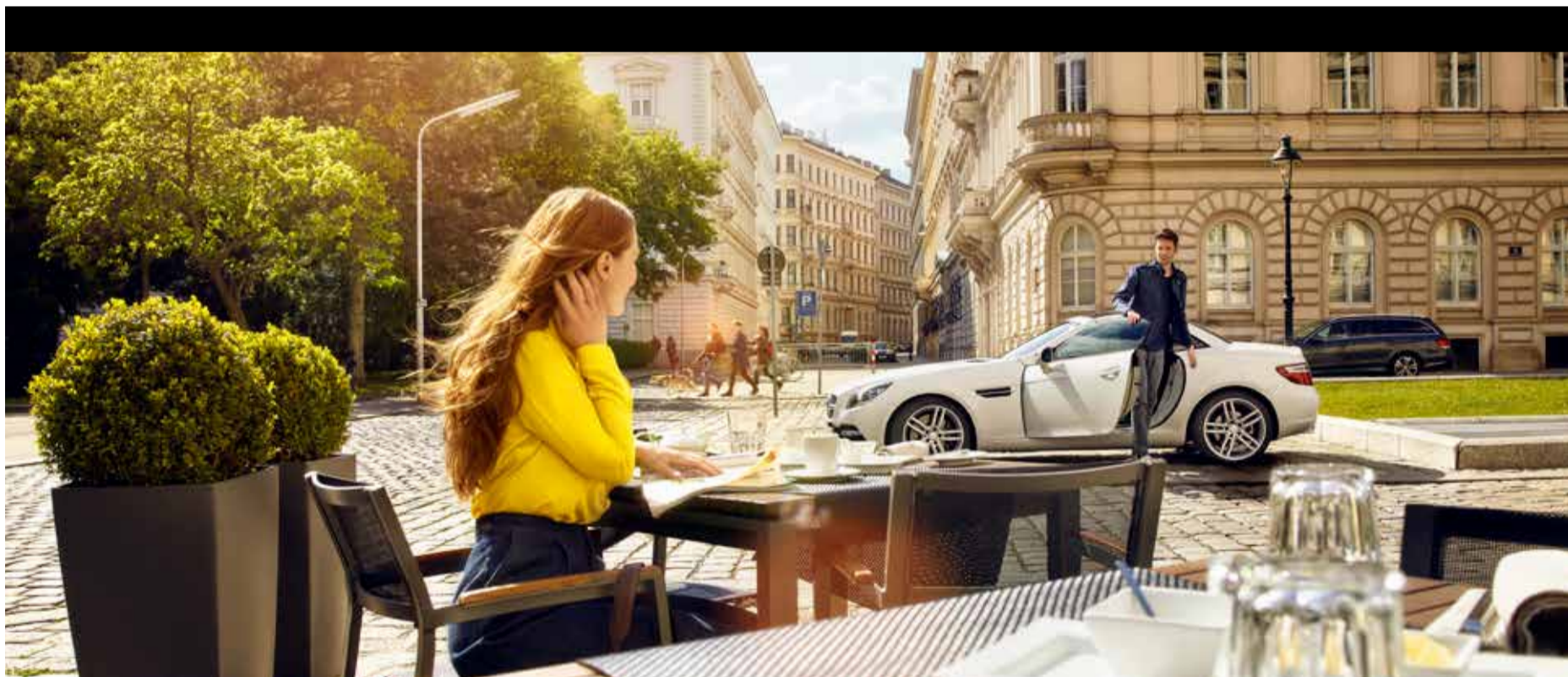
Zaproszenie do serwisu

[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.



20 lat wcześniej

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

W 1997 roku baza Rajdu Polski była we Wrocławiu, a prolog rozgrywano w mieście, przy wzgórzu Andersa. Rok później impreza została przeniesiona do Krakowa.



Organizator najbardziej prestiżowej imprezy sportu samochodowego w Polsce, Automobilklub Dolnośląski miał potężne kłopoty finansowe. Miesiąc przed 54. Rajdem Polski pojawiły się informacje, że impreza stoi pod znakiem zapytania. Reklamodawcy bez entuzjazmu reagowali na oferty Automobilklubu, na domiar złego prawa do relacji telewizyjnych przejęła londyńska firma (wskazana przez F.I.A.). Niezapłacone rachunki spowodowały wyłączenie telefonów i jeszcze na dwa tygodnie przed rozpoczęciem imprezy do Automobilklubu Dolnoślą-



skiego nie sposób było się dowiedzieć. W trzeciej dekadzie maja łączność została przywrócona, w ostatniej chwili Zarząd Główny PZMot udzielił klubowi pożyczki i wiadomo było, że impreza się odbędzie.

Opracowana przez Andrzeja Dobosza, wieloletniego Komandora Rajdu Elmot, trasa przyniosła wiele zmian. Do przejechania zawodnicy mieli 885 km, w tym 307 km odcinków specjalnych, których było 24. Dróg nie przybyło, jednak prze-

prowadzenie odcinków specjalnych pierwszego dnia w jedną, a drugiego w drugą stronę bardzo uatrakcyjniło konfigurację. Atrakcje te jednak wcale nie odpowiadały zawodnikom. Do nadzwyczaj nieciekawych sytuacji dochodziło w czasie treningów. Tu warto nadmienić, że przepisy FIA już wtedy nie przewidywały treningów polegających na pokonywaniu odcinków specjalnych samochodem treningowym. Pojęcie "trening" zastąpiono "zapoznanie się z trasą" i do dziś →→





polega to na dwukrotnym przejechaniu trasy rajdu, w kolumnie, z szybkością około 50 km/h, pod baczным okiem organizatora współpracującego z policją wyposażoną w "suszarki". Rajd Polski, jako należący do elitarnej dziesiątki eliminacji mistrzostw Europy ze współczynnikami 20, przeprowadzany jest wedle regulaminów FIA i jakiegokolwiek odstępstwa od nich są niedopuszczalne. Tak więc oficjalnie treningów nie było. A jednak w pierwszej dekadzie czerwca, na drogach, którymi przebiegały odcinki specjalne 54. Rajdu Polski działy się nieprawdopodobne historie. Kierowcy (i to czołowi) trenowali bez żadnych oporów, nie zważając na innych użytkowników dróg, w tym także i na rywali... próbujących ten sam odcinek w przeciwnym kierunku. Szczęśliwie nie doszło do tragedii, chociaż kilkanaście sytuacji "na gazetę" się zdarzyło.

54. Rajd Polski był kompletną klęską organizacyjną. To, że

udało się go przeprowadzić dowodzi, że impreza przez lata zgromadziła całą rzeszę gotowych do pracy ludzi. Dzięki nim, którzy tak jak w poprzednich edycjach imprezy, obsługiwali Punkty Kontroli Czasu, starty i mety odcinków specjalnych, punkty SOS wszystko odbyło się w miarę normalnie. Obserwator FIA nie dostrzegł rażących zaniedbań i wysoko ocenił imprezę. Inne zdanie

mieli zawodnicy (m. in. błędy w itinererze, te same odcinki w odwrotną stronę), dziennikarze (brak łączności i miejsca do pracy, trudności z dostaniem się do Biura Prasowego) i obserwator Polskiego Związku Motoryzacyjnego.

Do Wrocławia przyjechało niewielu liczących się w Europie zawodników. Faworytami były załogi z listy priorytetowej B FIA, Krzysztof Hołowczycki i Maciej Wisławski oraz Patrick Snijers i Dany Colebounders. Polacy dawali do zrozumienia, że zamierzają powtórzyć wynik z ubiegłego roku, i przygotowywali się do 54. Rajdu Polski bardzo starannie. Podobnie postępowali Belgowie, którzy także już w tej imprezie triumfowali w 1994 roku. Poza wymienionymi faworytami na liście startowej znalazły się nazwiska załóg mniej znanych. Gianmarino Zenere i Sauro Francocchia z Włoch w Subaru Impreza, Volkan Isik i Erkan Bodur z Turcji w Fordzie Escorcie WRC,



dwie załogi rosyjskie sponzorowane przez Gazprom, Sergej Bałdykov i Anton Zinoviev oraz Andriej Jigunov i Victor Timovsky, Dominique Bruyneel i Erwin Mombaerts z Belgii w Peugeocie 306 Maxi, Nikolai Burkart i Regine Rausch z Niemiec oraz Nejat Avci i Berker Sohtorik z Turcji w samochodach Renault Megane Maxi to właściwie cała stawka kierowców europejskich. 54. Rajd Polski stanowił też kolejną eliminację europejskiego Pucharu Fiata rozgrywanego pod nazwą Trofeo Martini. Przyjechała więc do Wrocławia grupa najlepszych ośmiu załóg z Europy w samochodach Cinquecento Sporting kit-car. Oczywiście nie mogło być mowy o nawiązaniu z nimi jakiegokolwiek rywalizacji przez polskich kierowców startujących w A-grupowych Cinquecento 900 w Pucharze Abartha czy w seryjnych Sportingach w Pucharze Cinquecento Sporting. Tak więc najliczniej (33 załogi) reprezentowana marka samochodu, Fiat Cinquecento



znalazła się w trzech różnych klasach; auta z Pucharu Martini jechały w klasie A-5, krajowe Abarthy w klasie A-0 i seryjne Sportingi w N-1.

Rywalizacja rozpoczynała się prologiem rozgrywanym na Wzgórzu Andersa. Pierwsze rozpoznanie sił przyniosło sukces Krzysztofowi Hołowczycowi i Maciejowi Wisławskiemu, którzy wygrali o jedną sekundę z Belgami, Snijers – Coleboun-

ders i dziewięć sekund z Rosjanami Bałdykov – Zinoviev. Czwarty czas uzyskali Janusz Kulig i Jarosław Baran i Wiesław Stec z Maciejem Maciejewskim.

Następnego dnia zawodnicy wyjechali na drogi Dolnego Śląska. Od początku najszybsi byli Krzysztof Hołowczyc z Maciejem Wisławskim, wyprzedzali Snijersa z Colebouderssem w Sobótce o 8, a następnie, na odcinku Witoszów - Dziecmorowice o 7 sekund. O trzecie miejsce z powodzeniem rywalizowali Janusz Kulig i Jarosław Baran z Gianmarino Zenere i Sauro Farnocchia. Na odcinku Walim – Lubachów lider wypadł z drogi i spędził na podmokłej łące niemal pięć minut. Prysnał sen o kolejnym zwycięstwie w rajdzie i o cennych punktach w mistrzostwach Europy. Samochód w wypadku nie ucierpiał, natomiast konieczna była wymiana źle funkcjonującego aktywnego dyferencjału. Naprawa ta – zgodnie z przepisami obowiązującymi zawodników z list priorytetowych →→





FIA – była możliwa dopiero po zakończeniu etapu. Do końca dnia Polacy jechali więc z nie do końca sprawnym samochodem.

Niepowodzenie faworyta z powodzeniem wykorzystał Janusz Kulig z Jarosławem Baranem. Ich żółte Megane przemykało po odcinkach specjalnych szybciej niż Subaru Impreza Zenere, Toyota Celica Gryczyńskiego czy Fordy Rosjan i Turka. Po pięciu odcinkach prowadził Patrick Snijers i Dany Colebunders, za nimi ze stratą 25 sekund jechali zawodnicy Renault Polska – PBI Bank, 1 minuty Robert Gryczyński z Tadeuszem Burkackim w Toyocie i 1 minuty i 1 sekundy Siergiej Bałdykov z Antonem Zinovievem w Fordzie. Hołowczyc z Wisławskim byli dopiero na 21. miejscu.

Walka w grupie N przebiegała pod dyktando Piotra Świebody z Andrzejem Górskim i Leszka Kuzaja z Arturem Sko-

rupą. Początkowo prowadzenie objęła załoga Tedexu, jednak od 6. odcinka liderem tej rywalizacji zostali zawodnicy w barwach Exolu. Różnice były niewielkie, po 9. odcinku przewaga Leszka Kuzaja nad Piotrem Świebodą wynosiła jedynie 9 sekund, po 18. OS tylko 11 sekund. Do walki próbował włączyć się Jarosław Pineles z Maciejem Wodniakiem, jednak po pierwszym dniu tracili do lidera "n-ki" minutę. Zbigniew Stec z Tomaszem Chmielem w Mitsubishi Lancer Evo IV, po urwaniu koła na prologu, zakończyli swój udział w rajdzie wypadając z trasy na odcinku Sobótka - Tapadła. Na tej samej próbie zakończył jazdę Volkan Isik z Erkanem Bodurem, którzy wypadli do rowu, odpadli też z walki Krzysztof Wołkowyski z Michałem Wojdanem po potężnym uderzeniu w radiowóz i Tomasz Czopik z Łukaszem Wrońskim (awa-

ria samochodu). Do ostatniego etapu rajdu załogi wyjeżdżały w kolejności ustalonej według zajmowanych miejsc. Pasjonującą walkę toczyli Leszek Kuzaj i Artur Skorupa z Piotrem Świebodą i Andrzejem Górskim. Jarosław Pineles z Maciejem Wodniakiem upatrywali swej szansy w rozważnej jeździe z nadzieją, że ostra walka o pierwsze miejsce skończy się nieukończeniem przez którąś z załóg zawodów. Obaj liderzy osiągnęli jednak metę, tyle, że na prowadzenie wyszedł jednak team Tedexu.

Na 13. odcinku specjalnym, już po mecie lotnej zakończył udział w zawodach Robert Gryczyński, jadący na trzecim miejscu w rajdzie. Niezdyscyplinowany kibic wybiegł na drogę przed nadjeżdżający samochód i kierowca starając się go ominąć, uderzył w drzewo. Uszkodzenia samochodu były niezbyt duże, jednak o dalszej jeździe

mowy nie było. Załoga miała już na koncie jeden wygrany odcinek i – jak zwykle u nich po przejechaniu pierwszych odcinków – dopiero nabierała właściwego rytmu bardzo szybkiej jazdy.

Tymczasem trwała wspaniała pogoń. Wciąż daleko w klasyfikacji Krzysztof Hołowczyc z Maciejem Wisławskim pokonywali próby bardzo szybko, wygrywając 5. i 11. OS, na innych tracąc minimalnie do prowadzących w rajdzie Patricka Snijersa z Danym Colebouderssem. Po przegrupowaniu w Świdnicy i prowizorycznej naprawie Polacy jeszcze szybciej odrabiali straty, wygrywając niemal wszystkie odcinki specjalne (jedynie na 18. odcinku byli o dwie sekundy za liderem

klasyfikacji) i awansowali na 4. miejsce w rajdzie.

Czternaście załóg (w tym po jednej z Austrii i Niemiec) wystartowało do rywalizacji w klasie N-3. Już na prologu awaria wyeliminowała Włodzimierza Skrodzkiego startującego z Jackiem Rathe. Prowadzenie objął Tomasz Kuchar z Tomaszem Malcem i po pierwszym dniu mieli ponad dwie i pół minuty przewagi nad Waldemarem Malinowskim i Piotrem Trzaskowskim i ponad cztery minuty nad Tomaszem Ratajczykiem z Mariuszem Sobczakiem. Na 10. OS odpadli z walki Stefan Reininger z Johannem Drapela w Renault Clio i Mirosław Czajka z Michałem Matużykiem w Oplu Astra. Na 13. odcinku odpadli Łukasz i Prze-

mysław Sztuka w Nissanie Sunny, i do końca drugiego dnia rajdu dojechało tylko 8 załóg z klasy N-3. Następnego dnia awarie wyeliminowały kolejne załogi (rozpadnięcie się sprzęgła przed ostatnim odcinkiem rajdu wykluczyły prowadzącego w klasyfikacji N-3 Tomasa Kuchara i Tomasza Malca) i na mecie sklasyfikowano ich zaledwie pięć.

Ponad połowa z 21. seryjnych Cinquecento Sporting nie dojechała do mety. Nie brakowało dramatycznych wydarzeń; Piotr Gadomski i Romuald Porębski z pełną prędkością uderzyli w ścianę domu, kiedy po wyjściu z zakrętu na trasie odcinka zobaczyli rowerzystę. Tomasz Płaczek i Jarosław Kwietniak oraz Michał Uliarczyk →→







i Michał Strawa odpadli na 5. odcinku specjalnym, na 9. OS wypadek (niesprawne hamulce i uderzenie w drzewo) wyeliminował Marcina Turskiego z Jackiem Scicińskim, później Bartosz Koprzywa i Damian Mojżyszek wpadli do Jeziora Bystrzyckiego, szczęśliwie poziom wody był zerowy, odpadli Wojciech Musiał i Igor Tomasiak. Na początku III etapu Włodzimierz Pawluczuk z Markiem Bałą złapali 9. minut spóźnienia, pomimo to ukończyli zawody na drugiej pozycji, Tomasz Paluch i Marcin Parys, Krzysztof Dunat i Tomasz Ochman wylecieli z trasy, na koniec skrzywienie wahacza skutecznie wyeliminowało lidera klasyfikacji mistrzostw Polski i prowadzącego w rajdzie Jacka Sikorę z Markiem Kaczmarkiem. Sklasyfikowano 10 załóg, na pierwszym miejscu znalazł się wykonawca pierwszego dachowania w wyścigowym Pucharze Cinquecento w 1995 roku, zdobywca tego Pucharu w 1996 roku i debiutujący w rajdach, Grzegorz Grzyb z pilotem Bartłomiejem Sitkiem.

Rywalizacja Abarthów 900 odbywała się wedle oczekiwanego przed rajdem scenariusza, prowadzenie objęli Mariusz Ficoń ze Sławomirem Mieszkowskim, za nimi jechali Marek Skrzypkowski z Adamem Bala-wajderem, Jan Chudzikiewicz z Erwinem Meiselem oraz, startujący w Rajdzie Polski od dwudziestu kilku lat (kierowca sam stracił rachubę) Marek Ryndak z pilotem Ryszardem Gierulą. Cztery załogi wystartowały, cztery osiągnęły metę. →→



Mercedes-AMG GT S – zużycie paliwa (średnio) – 9,5 l/100 km, emisja CO₂ (średnio) – 222 g/km.

50 YEARS AMG

Legenda, która budzi respekt.

AMG
DRIVING PERFORMANCE



Mercedes-Benz Autotrade Sp. z o.o., ul. Mrówcza 218, 04-697 Warszawa
tel.: +48 22 660 33 00, www.autotrade.mercedes-benz.pl



Również i bez poważniejszych przygód jechali zawodnicy walczący o Puchar Martini. Kierowcy w Sportingach kit-car bardzo dobrze radzili sobie na trudnych drogach Dolnego Śląska, zajmując (czołówka) miejsca od 19. do 23. w klasyfikacji generalnej rajdu. Z ośmiu załóg na starcie do mety dojechało siedem. Awaria elektroniki wyeli-

minowała Valtera Ballestrero i Nicola Arena, pozostali popisywali się znakomitym i równym opanowaniem techniki prowadzenia szybkiego i mocnego Cinquecento Sporting. Szkoda, że w tej rywalizacji nie mogli uczestniczyć Polacy.

Ostatni dzień 54. Rajdu Polski to wspaniała pogoń Krzysztofa

Hołowczyca i Macieja Wisławskiego za czołówką. Załoga wygrywała odcinki specjalne po kilkanaście sekund, jechali rzeczywiście wspaniale. Wystarczyło do zajęcia trzeciego miejsca w klasyfikacji generalnej, Patrick Snijers i Dany Colebunders jechali spokojnie, uważając, że lepiej przegrywać kolejne odcinki i wygrać rajd, niż ryzy-



www.lakiernik.com.pl



Teraz także na smartfony i tablety



kować. Na wyżyny umiejętności wspięli się również Janusz Kulig z Jarosławem Baranem. Ich przewaga nad Hołowczycem topniała w oczach, jednak dowieźli minutę i piętnaście sekund przewagi na mecie. Drugie miejsce w Rajdzie Polski w klasyfikacji generalnej i pierwsze w krajowej dało Januszowi Kuligowi i Jarosławowi Bara-

nowi 300 punktów w mistrzostwach Europy i zdecydowane prowadzenie w mistrzostwach Polski. Krzysztof Hołowczyc po wspaniałej pogoni zdobył 240 punktów w mistrzostwach Europy, co było poniżej oczekiwań przed startem, natomiast znacznie powyżej możliwości po stracie niemal pięciu minut. To w rajdach wieczność. Gdyby

rajd miał więcej odcinków specjalnych lub gdyby były one dłuższe, to być może stałaby się rzecz niemożliwa i Hołowczyc wygrałby rajd. Gdybanie można sobie jednak wsadzić w buty, liczą się wyniki, i te są zapisane w statystykach. Natomiast o porywającej walce w tabelach wyników nie ma nic, a przecież to jest istota sportu. ■



Deszczowa runda rallycrossu

OPR: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Trzecia runda tegorocznych mistrzostw Polski w rallycrossie odbywała się na torze w Toruniu. Rywalizację zawodnikom mocno utrudniła pogoda, intensywny deszcz pozostawił na torze wielkie kałuże wody. Stan toru nie pozostał bez wpływu na przebieg rywalizacji.

W poszczególnych klasach, jak to zwykle w rallycrossie, nie brakowało twardej, męskiej walki, wyprzedzeń, korekcji karoserii i niespodziewanych rozstrzygnięć.

Fiat 126p

Podobnie jak podczas poprzedniej, również rozgrywanej w OPONEO Motoparku Toruń rundy OPONEO Mistrzostw Polski Rallycross, Marcin Bruś był wyznacznikiem tempa dla wszystkich zawodników startujących w klasie Fiata 126p. Startujący niebieskim „Maluchem” kierowca był najszybszy w 3 z 4 części kwalifikacji. W finale



z pierwszej linii wraz z Brusiem ruszali Jacek Górniak i Mariusz Szczepański. Tuż po starcie Górniak nie zdołał wyprzedzić Brusia, więc od razu zjechał na Jokera. W momencie rozgry-

wania finału 126p nawierzchnia była sucha, a śliskie, szutrowe fragmenty bardzo odpowiadały tylnonapędowej charakterystyce „Maluchów”. Bruś wraz ze Szczepańskim zjechali na Jokera na tym samym okrążeniu i w tej kolejności przekroczyli linię mety. Podium uzupełnił Jacek Górniak.



Seicento Cup

Klasa, w której startują Fiaty Seicento należy do jednych z bardziej wyrównanych, a rywalizacja w niej jest niezwykle zacięta. Widać to było już w półfinałach. Pierwsza z bitew o finał rozpoczęła się od kontaktu zwycięzcy kwalifikacji Łukasza Grzybów-



skiego z Maciejem Cywińskim, ostrą walkę toczyli też Marcin Lisicki z Maciejem Starskim, ale żaden z nich nie dostał się do finału. W ostatnim wyścigu w tej klasie zwycięzca półfinału B, Piotr Budzyński walczył z Łukaszem Grzybowskim. Ostatecznie, dzięki dobrej strategii i równej jeździe zwycięzcą

został Damian Litwinowicz, który pokonał Piotra Budzyńskiego oraz Łukasza Grzybowskiego.

BMW E36

Kolejna kontaktowa klasa dostarczyła sporo emocji i jeszcze więcej widowiskowych starć. W pierwszym z półfina-

łów Paweł Konecki ostro walczył z Andrzejem Skrzekiem, a w drugim Dariusz Kornacki twardo atakował Kamila Wysokiego. Sam finał również obfitował w sporo atrakcji. Ostatecznie w E36 klasyfikacja ustaliła się następująco: zwyciężył Łukasz Świątowski przed Przemysławem Wójcickim, Piotrem Olszewskim i Łukaszem Sawickim.

SuperNationals

W finale klasy SuperNationals można było mówić o połączonej sile torpedowych startów BMW – zarówno Zoll jak i Melon wręcz katapultowali się z pól startowych, a w odpowiedzi Wyszyński (Citroen) i Mazurkiewicz (Honda) ani chwili nie zwlekali z Joker Lapem, po czym mogli już skupić się tylko na nadrobieniu dystansu do kierowców w BMW. Jednocześnie



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

REALIZACJA PRZYSZŁOŚĆ



NAMNIAŻAĆ PRZESZŁOŚĆ

Unikatowe wydanie limitowane
dostępne na
www.autorok.pl



toczyli walkę między sobą. Było to na rękę Zollowi, który również szybko wykorzystał swojego Joke Lapa i zdołał z niego wrócić tuż przed Wyszyńskim. Młody kierowca Citroena starał się wyprowadzić Zolla z równowagi delikatnie popychając w zakrętach tylny zderzak jego BMW, ale w przejściu pozycji lidera pomogła mu dopiero... pogoda. Ciemne chmury, które przez cały dzień wisały nad toruńskim Motoparkiem, dały o sobie znać dopiero pod koniec zawodów. Deszcz sprawił, że kierowcy mocnych, tylnonapędowych BMW stali na straconej pozycji w konfrontacji z zawodnikami w autach z przednim napędem. Najpierw Zoll został wyprzedzony przez Wyszyńskiego, a potem również przez Mazurkiewicza. Ogromne straty ponosił też Kamil Urbaczewski, ale i tak ukończył finał przed zamykającym pierwszą piątkę Melonem.

SuperCars

Po zwycięstwach w dwóch pierwszych rundach, Tomasz

Kuchar miał ochotę przedłużyć serię zwycięstw, ale nic nie układało się po jego myśli. O ile przegrane kwalifikacje nie stanowiły wielkiego problemu – to strata tylko jednego punktu – to finał okazał się bardzo wymagający. Deszcz, który zaczął padać podczas finału klasy Super Nationals przybrał na sile i w momencie startu najwyższej kategorii mistrzostw z nieba spadały hektolitry wody, a po torze płynęła woda. Świetny start zaliczyli zarówno Gagacki

jak i Topolewski, i jeden po drugim weszli w pierwszy zakręt. Bardzo szybko z bloków ruszył bodaj największy pechowiec weekendu, Mikołaj Otto, ale w pierwszym zakręcie zetknął się z Tomkiem Kucharem, wpadł w poślizg i wypadł na trawę tracąc kilka pozycji. Oberwanie chmury trwało nadal, Kuchar zjechał na Jokera, ale wrócił obok Mikołaja Otto, co zakończyło się kolejnymi kontaktami Citroena z Mitsubishi. Na kolejnych okrążeniach Kuchar w pokiereszowanym samochodzie toczył pojedynki z Maciejem Palczewskim. Citroen Kuchara najpierw wyprzedził żółta Impreza Palczewskiego, ale ulewa sprawiła, że naddatek mocy C4 mistrza Polski był zniwelowany i chwilę później, to Subaru było górą w tej rywalizacji. Na prowadzeniu jechał Marcin Gagacki, dowiózł je do mety. Na drugim miejscu ukończył wyścig Dariusz Topolewski, trzeci był Maciej Palczewski. Tomasz Kuchar w poobijanym aucie przyjechał piąty, za Gracjanem Dudą. ■



Tylko chwila...

TEKST: MARZENA PIÓRO
ILUSTRACJA: WIKTORIA PISARSKA

Pędzę do domu jak na skrzydłach bo spodziewam się gości! To nasza rocznica, spóźnić się raczej nie powinnam, no i nie wypada. Nie, nie przewiduję opóźnień. Danie dnia gotowe, sałatki i ciasta też. Ja wystylizowana, prosto od fryzjera. Będzie wow! Kieruję się prosto do domu i nagle impuls... kupię lody, bo upał dziś przeogromny. Podjeżdżam pod mój supermarket. Parkuję obok przepięknego, czerwonego SUV-a, o cenie kosmicznej. Patrzę na niego, wzdycham i myślę w duchu „Co za auto! Toż to i piękne i sportowe, i użytkowe. A ile w nim klasy. Eeeh, marzenie. Licząc na szybko - wartość mieszkania. Jakies czterysta tysi stoi na ulicy” Nie mogę oderwać oczu od tego cudzeńka. I zgrabne, i błyszczące, i tapicerka w kolorze ecru. A na siedzeniu z tyłu, coś leży, coś dużego, coś czarnego... ojej to coś się rusza!!!

No rusza się, ale ledwo. Biedna psina. Aż nie wierzę w to, co widzę. „Co ja teraz mam robić?” Rozglądam się nerwowo, ale nie ma nikogo. Może okno otworzę, no ale jak? Jest lekko uchylone okno! Ale ono nic nie daje! Masaakra! A może wybije szybę w samochodzie. Rany. Toż to majątek! Na bank mnie zamkną i jeszcze pójde siedzieć!” Oczywiście moje zachowanie, obmacywanie auta, wzbudziło na tyle duże zainteresowanie, że pojawił się ktoś w mundurze.. Widzę, że kieruje się prosto do mnie i to ze srogą miną a za nim przystojny brunet w koszulce polo. Wrzeszczę do obu „On się udusi” Pan z ochrony, przyglądając mi się dokładnie, odwraca się do przystojniaka, który otwiera auto i wypuszcza biednego, ledwo żywego psa, mówi: To nie ta Pani jest przestępcą, a Pan! Ona uratowała Panu

psa! A młody przystojniak, rzucił odjeżdżając jedno zdanie „Zostawiłem go tylko na chwilę” I pomimo upału nie mam już ochoty na lody!

Wiem za to, że uratowałam żywą istotę przed niechybną śmiercią w rozgrzanym aucie.



PS Zalecenia od Marzeny:

Dziewczyny pamiętajcie żeby nigdy, przynajmniej nie pozostawiać podopiecznych w samochodzie w upale. Zwierzątków, dzieci... Nieważne, że to tylko na chwilę, że okno uchylone, że jest woda, że jesteście tuż obok. Nie, po prostu tak nie robimy! NIGDY! Przez brak rozwagi może dojść do narażenia ludzkiego życia. Dotyczy to wszystkich żyjących istot. Pozostawienie zwierząt w wysokiej temperaturze w aucie. to znęcanie się nad zwierzęciem, za które grozi kara nawet do 2 lat więzienia.



KALEJDOSKOP AUTOMOBILKLUBÓW

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



Automobilklub Morski

Samochodowe Puchar Automobilklubu Morskiego

W dniu 11 czerwca odbyła się pierwsza tegoroczna edycja Samochodowego Pucharu Automobilklubu Morskiego. Piękna pogoda i licznie wypełniona lista zgłoszeń, pozwoliły na przyjemne spędzenie dnia pełnego motoryzacyjnych emocji.

Wszystko rozpoczęło się od porannego odbioru administracyjnego, czyli sprawdzenia dokumentów zgłoszonych zawodników, tj. prawo jazdy, dowód rejestracyjny oraz ubezpieczenie pojazdu. Później sprawdzono również wyposażenie bezpieczeństwa, czyli kaski dla obu członków załogi a także obecność apteczki, trójkąta i gaśnicy.

Po części administracyjnej, przyszła pora na odprawę zawodników, którzy zapoznali się z planowanym przebiegiem wydarzenia i charakterem przygotowanych prób sportowych.

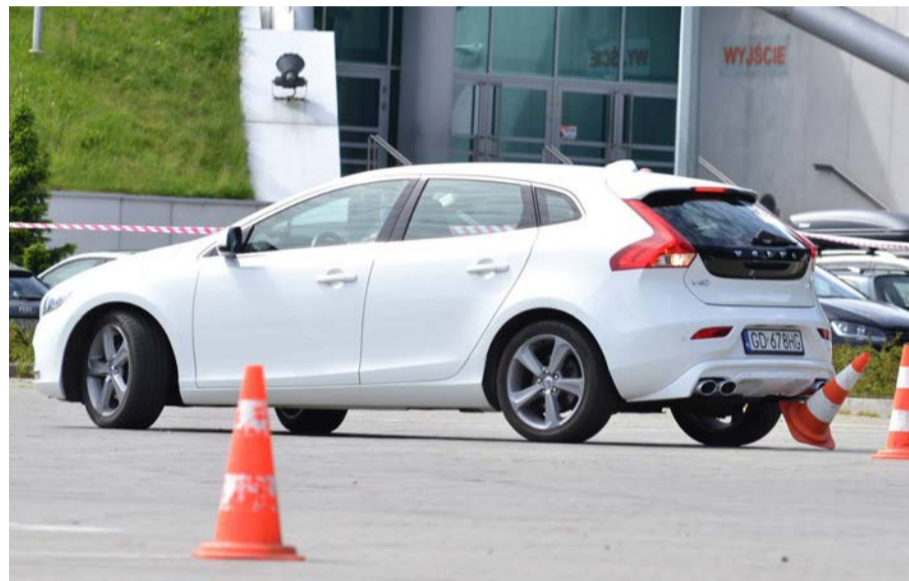
Krótko po odprawie, punktualnie o 9:45 do startu ruszyła pierwsza załoga. Każda z par przejechała 6 prób sportowych i zmierzyła się w sportowej rywalizacji z innymi. Załogi miały możli-



wość poznania własnych możliwości w cofaniu pojazdem na czas, czy w dynamicznym przejeździe przez tzw. szykanę ustawioną z pachołków. Na pewno zebrane doświadczenie zaprocentuje w przyszłości i pozwoli na podniesienie →→

umiejętności kierowców oraz zwiększenie świadomości podczas uczestniczenia w codziennym ruchu drogowym.

Zwycięzcom zostały wręczone pamiątkowe puchary i medale ufundowane przez Prezydenta Miasta Gdyni – Pana Wojciecha Szczurka. Już dzisiaj zapraszamy na drugą edycję, która odbędzie się 9 lipca 2017 roku. Szczegóły na naszym profilu www.facebook.com/spamgdynia



Automobilkлуб Ziemi Tyskiej

Szybko i technicznie

Upalna, słoneczna pogoda i nowa trasa wytyczona na Torze Fiata idealnie wpisały się w gusta Floriana Wójcika-Mirskiego, który sięgnął dziś po trzecie w tym sezonie zwycięstwo w rundzie Samochodowych Mistrzostw Tychów. Kierowca Subaru Maptek, pilotowany tym razem przez Marcina Kalecińskiego, pokonał o nieco ponad cztery sekundy załogę Artur Kobiela/Kamil Walę w Mitsubishi Lancerze EVO.



Organizatorzy czwartej rundy Samochodowych Mistrzostw Tychów jak zwykle zaskoczyli zawodników przygotowując zupełnie nową trasę. Tym razem kierowcy nie musieli mierzyć



się z hopami, jednak mieli przed sobą długie proste, na których rozwijano zawrotne prędkości, a także ciasne i bardzo techniczne szlaki wymagające precyzyjnego prowadzenia maszyn i właściwego doboru punktów hamowania. Do rywalizacji przystąpiło 77 załóg, które rywalizowały o punkty na trzech próbach sportowych.

Tradycyjnie już najszybszymi okazali się zawodnicy klasyfikowani w najmocniejszej klasie K4. Wydawało się, że po drugi triumf z rzędu zmierzają Artur Kobiela oraz Kamil Wala, jednak pięciosekundowa kara sprawiła, że musieli oni ustąpić pola Florianowi Wójcikowi-Mirskiemu w Subaru Maptek, który wyprzedził ich o 4,12 sekundy. Czołową trójkę uzupełnili Łukasz Kobiela i Tobiasz Spratek w Mitsubishi Lancerze Evo 9.

Łukasz Kępa, pilotowany przez Krysę Bywalec, odniósł kolejne zwycięstwo w klasie K3. Podczas czwartej rundy SMT to jednak załoga

Hondy Civic skorzystała na karach rywali, gdyż 10 dodatkowych sekund skutecznie pozbawiło Adriana i Ninę Bęben szans na zwycięstwo. Z karami musieli się również pogodzić zdobywcy trzeciego miejsca - Maciej Watras oraz Kamil Kluczewski w Renault Clio, na konto których zapisano pięć dodatkowych sekund.

W klasie drugiej niepowodzenie podczas poprzedniej rundy powetował sobie Grzegorz Ciombor z Grzegorzem Boryckim. Załoga Hondy Civic mimo pięciosekundowej kary sięgnęła po zwycięstwo, choć ich przewaga na mecie wyniosła zaledwie 0,32 sekundy! O włos z pucharem za najwyższy stopień podium rozminęli się zwycięzcy poprzedniej rundy -

Daniel Dembinny i Daniel Włodarczyk, natomiast pierwszą trójkę uzupełnili Romuald Stasik i Grzegorz Pękala w Citroenie C2.

W klasie K1 kolejną wygraną na swoje konto zapisał Łukasz Semik, który w Fiacie Seicento →→





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/



jechał z Mateuszem Bartosikiem. Ten kierowca zanotował swoje czwarte zwycięstwo w sezonie i jest na najlepszej drodze do sięgnięcia po tytuł w swojej klasie. Podium tym razem uzupełnili Michał Kociołek z Marcinem Bieniakim oraz Krystian Pawlik i Łukasz Salwirak, którzy także jechali Fiatami Seicento.

W klasie CENTO pewne zwycięstwo odnieśli Marek Mendela oraz Robert Krzyża, którzy o 9,17 sekundy wyprzedzili Macieja Walaszaka i Krzysztofa Satławę. Najniższy stopień podium przypadł Wojciechowi de Weyher pilotowanemu przez Michał Fogińskiego - cała trójka ścigała się Fiatami w Seicento.

Czwarta runda SMT w klasie RWD padła łupem Piotra Sikorskiego i Krzysztofa Żaka w BMW E30. Najszybsza załoga musiała jednak dać z siebie wszystko, aby o 0,94 sekundy pokonać Tomasza Mizere i Sławomira Wajsmiana w BMW E36/Compact/m3. Trzecie miejsce wywalczyli Adam Owczarz i Liliana Kantyka Nissanie 350z.

Na Torze Fiata nie zabrakło rzecz jasna także zawodników rywalizujących w klasie GOŚĆ. Tym razem najszybszymi okazał się Damian Kostka - znany z występów w Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Śląska. Kierowcę Hondy Civic VTI pilotowała Karolina Kubala. Drugą lokatę wywalczyli Daniel Mech i Paulina Staszak w Citroenie Saxo oraz Paweł Żyła i Konrad Jaśkiewicz w Renault Clio.

Po czterech rundach wciąż ciężko mówić o faworytach do tytułów w poszczególnych klasach. Walka jest zacięta i toczy się na ułamki sekund, więc nic nie jest jeszcze przesądzone. Kolejna okazja do walki o punkty będzie miała miejsce 16 lipca. Podobnie jak w poprzednich sezonach, także i w tym roku Samochodowe Mistrzostwa Tychów mogą się odbyć dzięki wsparciu sponsorów i partnerów Automobilklubu Ziemi Tyskiej: Fiat Chrysler Automobiles Polska, Silesia Oil – AVIA, Inter Cars, dystrybutor żywic poliestrowych www.zywica.eu, Miasto Tychy, Info Graf, Time4, Super-Nowa.pl oraz serwisowi Rajdy24.pl. ■

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